

DÉCLARATION
Pour diffusion immédiate

État du pont Champlain
Sécurité et mobilité grâce à un suivi rigoureux en continu

Montréal, le 6 octobre 2017 – À l'occasion d'un briefing technique aux médias tenu conjointement avec les partenaires du projet de corridor du nouveau pont Champlain (CNPC), Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) a fait le point ce matin sur l'état du pont Champlain et les activités d'entretien et de vigie.

« Le pont Champlain demeure sécuritaire. Notre équipe d'experts chevronnés attitrée au pont Champlain veille de près à l'opération et l'entretien de la structure pour maintenir ce lien névralgique pour la mobilité et l'économie de Montréal jusqu'à la mise en service du nouveau pont Champlain », explique M. Glen P. Carlin, Premier dirigeant chez PJCCI.

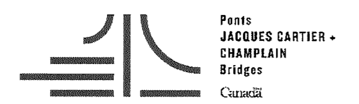
D'importants travaux de renforcement jumelés à un monitorage rigoureux de la structure, grâce à plus de 300 capteurs mesurant en temps réel le comportement du pont et à des inspections détaillées, permettent d'assurer le maintien d'un lien sécuritaire. PJCCI demeure vigilante dans la gestion de cette infrastructure en fin de vie utile et déploie les mesures préventives nécessaires.

D'autre part, PJCCI collabore étroitement avec Infrastructure Canada et le Groupe Signature sur le Saint-Laurent dans la réalisation de l'important projet du CNPC afin de minimiser l'impact sur les usagers. À cet égard, une analyse de risque a été réalisée à la demande du gouvernement afin d'évaluer la possibilité de prolonger la durée de service du pont Champlain si la livraison du nouveau pont devait être retardée. À la lumière des recommandations émises par son consultant-expert, PJCCI a ciblé les interventions prioritaires et a déjà lancé les démarches pour planifier et réaliser les travaux préventifs requis afin de maintenir les standards de sécurité et de service.

À propos de PJCCI

Gestionnaire d'ouvrages majeurs, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée est une société d'État fédérale, établie en 1978, responsable des ponts Jacques-Cartier et Champlain, de l'Estacade du pont Champlain, du pont de contournement de l'île des Sœurs, des sections fédérales de l'autoroute Bonaventure et du pont Honoré-Mercier, ainsi que du tunnel de Melocheville. La Société assure au quotidien le passage sécuritaire de milliers d'usagers par la gestion, l'entretien et la réfection de ces infrastructures d'importance pour le Grand Montréal. Elle veille également à ce que ces infrastructures critiques demeurent sécuritaires, pleinement fonctionnelles et attrayantes, aujourd'hui et pour demain. www.JacquesCartierChamplain.ca

\- 30 -



DOCUMENT QUESTIONS & RÉPONSES

Position de PJCCI advenant un retard de livraison du nouveau pont Champlain

MESSAGES CLÉS

Le pont Champlain est sécuritaire. Les Ponts Jacques Cartier et Champlain continue à suivre de près le comportement du pont afin de prendre les mesures nécessaires pour qu'il puisse demeurer ouvert à la circulation jusqu'à la mise en service du nouveau pont.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain veille de près à l'opération et l'entretien de la structure ; l'ensemble des poutres de rive sont maintenant renforcées, plus de 300 capteurs permettent de mesurer en temps réel le comportement du pont, des inspections détaillées sont réalisées chaque année et les travaux de renforcement se poursuivent en fonction des recommandations des inspecteurs et experts affectés au suivi de la structure.

À la demande du gouvernement, PJCCI a réalisé une analyse de risques afin d'évaluer la possibilité de prolonger la durée de service du pont Champlain si la livraison du nouveau pont Champlain devait être retardée. À la lumière des recommandations émises par notre consultant-expert, PJCCI a ciblé les interventions prioritaires et a déjà lancé les démarches pour planifier et réaliser les travaux requis afin de maintenir les standards de sécurité et de service.

PJCCI collabore étroitement avec Infrastructure Canada et le Groupe Signature sur le Saint-Laurent dans la réalisation de ce projet d'envergure afin de minimiser l'impact sur les usagers.

Q&A PONT CHAMPLAIN

Quand le Ministre vous a-t-il approché pour vous demander d'évaluer la possibilité d'entreprendre des mesures en vue de garder l'actuel pont Champlain opérationnel durant une plus longue période ?

Nous avons été approchés à la fin juillet afin d'évaluer la possibilité de prolonger la durée de service du pont Champlain actuel selon un scénario de 12 mois ou de 24 mois de retard.

Quand PJCCI a-t-elle pris connaissance du rapport COWI et quand a-t-il été présenté au bureau du ministre?

PJCCI a reçu le rapport le 14 septembre dernier et il a été déposé au bureau du ministre dès le lendemain.

Comment expliquez-vous que 5 mois plus tard – soit depuis le briefing technique d'avril dernier – l'état général du pont soit passé d'un niveau stable et sécuritaire à un niveau alarmiste tel que stipulé dans le rapport COWI?

Le pont Champlain est pleinement sécuritaire.

Ce qu'il faut expliquer, c'est que le rapport COWI analysait les risques et les investissements requis pour prolonger de 12 mois ou de 24 mois la durée de service du pont Champlain actuel. Considérant qu'il s'agit d'une structure en fin de vie utile, il est clair que plus on prolonge son utilisation, plus l'état de certains éléments grandement sollicités continue de se détériorer.

À la lumière des recommandations émises par notre consultant-expert, PJCCI a donc ciblé les interventions prioritaires et a déjà lancé les démarches pour planifier et réaliser les travaux requis afin maintenir les standards de sécurité et de service.

Qu'allez-vous faire pour adresser tous les risques énumérés dans le rapport COWI advenant un retard de livraison du nouveau pont Champlain?

Déjà, nous veillons de près sur la structure par notre programme d'inspection, notre système de monitoring en temps réel et nos travaux de renforcement.

En date du 13 octobre 2017

À la lumière des recommandations émises par notre consultant-expert, nous avons ciblé les interventions prioritaires et déjà lancé les démarches pour planifier et réaliser les travaux requis afin de maintenir les standards de sécurité et de service. Maintenant que l'ensemble des poutres de rive sont renforcées, des appareils d'instrumentation seront positionnés sur des éléments structuraux à monitorer. De plus, neuf chevêtres seront renforcés et des systèmes de renforcement universels seront développés pour les diaphragmes et les poutres intérieures.

Est-ce que d'autres entraves majeures sont à prévoir ?

Il est trop tôt pour confirmer les méthodes de travail, mais la plupart des travaux devraient pouvoir être réalisés depuis le fleuve Saint-Laurent, sans entrave majeure à la circulation.

Lors de votre dernier briefing en avril 2017 vous aviez budgété 124 M$ pour l'année 2017, est-ce que cette somme a déjà été dépensée?

Pour l'exercice en cours, nous prévoyons dépenser 45 M$. À la lumière des recommandations du rapport COWI, PJCCI prévoit effectuer d'autres travaux prioritaires d'ici la fin de l'année fiscale, soit d'ici au 31 mars 2018, afin de permettre une éventuelle prolongation de la durée de vie utile du pont.

Ces travaux totalisent quel montant?

Nous évaluons ces travaux à environ 14 M$.

Pourquoi ne pas avoir dépensé toutes les sommes prévues au budget si la structure est justement dans un état si précaire ?

Tous les travaux de renforcement et d'entretien majeur ont été réalisés, certains même en avance sur la séquence prévue. La majorité des sommes non dépensées représente des contingences associées à la fin de vie de la structure.

Est-ce à dire que les investissements recommandés au rapport seraient disponibles dans vos contingences ? Aucune somme supplémentaire ne serait donc requise pour réaliser les travaux de renforcement ?

PJCCI a déjà une enveloppe d'environ 70 M$ réservée pour fins de contingences que nous allons appliquer aux travaux émanant des recommandations du rapport COWI. Quant aux sommes supplémentaires requises, nous poursuivons les discussions avec le gouvernement afin de pouvoir maintenir les standards de sécurité et de service.

Dans votre dernier rapport d'inspection de 2016, les chevêtres ne semblaient pas à risque alors pourquoi le rapport COWI indique le contraire?

Au cours de l'année, nous avons mandaté des experts pour modéliser les chevêtres du pont, comme nous l'avions fait pour les poutres de rive et les travées. Cet exercice nous permet de mieux comprendre le comportement d'un élément structural par rapport aux efforts auxquels il est soumis et à son état selon les relevés d'inspection. Cette modélisation nous a donc permis de cibler les interventions sur certains chevêtres qui présentaient des signes de sollicitation. La planification de travaux de renforcement s'est amorcée à l'hiver 2017, avant le rapport COWI.

Le rapport COWI recommande de prévoir jusqu'à 250 M$ si la livraison du nouveau pont Champlain prend un retard. Comment pouvez-vous concevoir investir une somme si colossale sachant que le pont Champlain sera déconstruit quelques mois plus tard?

L'évaluation financière de COWI vise à assurer la sécurité des usagers et à mitiger les risques associés à un retard de livraison du nouveau pont. À la lumière des recommandations émises par notre consultant-expert, nous avons ciblé les interventions prioritaires et déjà lancé les démarches pour réaliser les travaux requis pour maintenir les standards de sécurité et de service.

Au cours des prochains mois, nous serons en mesure de préciser les prévisions budgétaires selon l'avancement des travaux de conception et la date de mise en service du nouveau pont Champlain.

PJCCI collabore étroitement avec Infrastructure Canada et le Groupe Signature sur le Saint-Laurent dans la réalisation de ce projet d'envergure afin de minimiser l'impact sur les usagers.

Quelle est votre stratégie pour prolonger la durée de vie du pont Champlain actuel advenant un retard de livraison du nouveau pont?

À la lumière des recommandations émises par notre consultant-expert, nous avons ciblé les interventions prioritaires et déjà lancé les démarches pour planifier et réaliser les travaux requis afin de maintenir les standards de sécurité et de service. Maintenant que l'ensemble des poutres de rive sont renforcées, des appareils d'instrumentation seront positionnés sur des éléments structuraux à monitorer. De plus, neuf chevêtres seront renforcés et des systèmes de renforcement universels seront développés pour les diaphragmes et les poutres intérieures.

La sécurité des usagers et le maintien de ce lien économique névralgiques demeurent notre priorité.

Le rapport COWI stipule que malgré les mesures exceptionnelles de renforcement mises de l'avant, des risques importants demeurent si le pont Champlain reste ouvert. On souligne même que la possibilité qu'une portion du pont s'effondre... Après ces constatations, êtes-vous toujours en mesure de dire aux usagers que le pont Champlain est sécuritaire?

Oui, le pont Champlain est sécuritaire. Les Ponts Jacques Cartier et Champlain continue de suivre de près le comportement du pont afin de prendre les mesures nécessaires pour qu'il puisse demeurer ouvert à la circulation jusqu'à la mise en service du nouveau pont.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain veille de près à l'opération et l'entretien de la structure ; l'ensemble des poutres de rive sont maintenant renforcées, plus de 300 capteurs permettent de mesurer en temps réel le comportement du pont, des inspections détaillées sont réalisées sur une base annuelle et les travaux de renforcement se poursuivent en fonction des recommandations des inspecteurs et experts affectés au suivi de la structure.

À la lumière des recommandations émises par notre consultant-expert, nous avons ciblé les interventions prioritaires et déjà lancé les démarches pour réaliser les travaux requis pour maintenir les standards de sécurité et de service.

Dans quelle mesure peut-on anticiper un effondrement imminent du pont Champlain?

Le pont Champlain est pleinement sécuritaire. Nous continuons à suivre de près le comportement du pont, notamment grâce au système de monitoring et aux inspections périodiques. Si une rupture devait survenir, des fissures apparaîtraient progressivement et seraient détectées par les appareils d'instrumentation. Advenant pareil cas, une alerte serait envoyée immédiatement à nos équipes spécialisées pour permettre d'intervenir.

Avez-vous un plan de contingence advenant une fermeture complète du pont Champlain?

Oui. PJCCI a collaboré avec Mobilité Montréal au développement d'un plan de contingence advenant une fermeture complète du pont Champlain. Si une telle situation devait se produire, tous les partenaires de la Mobilité Montréal contribueraient à la mise en œuvre de ce plan pour maintenir un niveau de service acceptable sur l'ensemble du réseau.

Quels types de travaux sont envisagés sur l'actuel pont Champlain pour le maintenir sécuritaire jusqu'à l'arrivée du nouveau pont Champlain ?

À la lumière des recommandations émises par notre consultant-expert, nous avons ciblé les interventions prioritaires et déjà lancé les démarches pour planifier et réaliser les travaux requis afin de maintenir les standards de sécurité et de service. Maintenant que l'ensemble des poutres de rive sont renforcées, des appareils d'instrumentation seront positionnés sur des éléments structuraux à monitorer. De plus, neuf chevêtres seront renforcés et des systèmes de renforcement universels seront développés pour les diaphragmes et les poutres intérieures.

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain continuera à suivre de près le comportement du pont afin de prendre les mesures nécessaires pour qu'il puisse demeurer ouvert à la circulation jusqu'à la mise en service du nouveau pont.

À la lumière des constats de dégradation, est-ce que vous prévoyez interdire le passage des véhicules lourds sur le pont Champlain?

Pour le moment, cette mesure de mitigation n'est pas envisagée. PJCCI continue à suivre de près le comportement du pont afin de prendre les mesures nécessaires pour qu'il puisse demeurer ouvert à la circulation jusqu'à la mise en service du nouveau pont.

PJCCI entend maintenir ce lien névralgique pour l'économie de Montréal. Il faut dire que les véhicules lourds représentent 10 % des passages sur le pont, et près de 20 milliards de dollars en valeur marchande.

Pourquoi ne pas tout simplement acheter de nouveaux capteurs au lieu de relocaliser les capteurs existants?

L'ensemble des poutres de rive étant maintenant renforcées grâce aux treillis modulaires, de nombreux capteurs peuvent être repositionnés. L'utilisation des capteurs existants nous permet d'accélérer la mise en fonction du suivi.

Est-ce que le rapport COWI tient compte des constats du rapport d'inspection déjà en cours?

Oui, les fiches d'inspection sont acheminées sur une base continue aux experts COWI qui accompagnent notre équipe au bureau de projets Champlain.

Quand prévoyez-vous rendre public le rapport d'inspection 2017?

Les résultats préliminaires de l'inspection 2017 viennent tout juste d'être complétés, nous devrions recevoir le rapport final au cours du mois de novembre. Comme par le passé, nous rendrons ce rapport public par l'entremise de notre site web.

Est-ce que d'autres inspections sont prévues à court terme?

En plus des inspections détaillées réalisées chaque année, des inspections spécifiques ont lieu tout au long de l'année sur certains éléments structuraux du pont. Notons par exemple que la fréquence des inspections a augmentée de deux fois par année pour certains chevêtres à quatre fois par année pour l'ensemble des chevêtres.

Avez-vous été avisé par Signature sur le Saint-Laurent du retard de la livraison du nouveau pont Champlain ?

Non. Infrastructure Canada nous a approché à la fin juillet afin d'évaluer la possibilité de prolonger la durée de service du pont Champlain actuel selon un scénario de 12 mois ou de 24 mois de retard

N'est-ce pas l'interdiction des véhicules en surcharge au pont Champlain qui cause justement un retard ? N'aurait-il pas mieux valu autoriser ces passages pour éviter de devoir prolonger la durée de vie du pont actuel ?

L'interdiction des camions en surcharge est une mesure préventive mise de l'avant afin d'assurer le maintien des activités commerciales névralgiques pour Montréal et préserver l'intégrité structurale du pont. Le passage à répétition de camions en surcharge aurait pu fragiliser davantage la structure du pont et amenuiser les efforts consentis quant à son renforcement.

PJCCI ne peut prendre le risque de provoquer une défaillance structurale qui pourrait avoir des impacts considérables sur la mobilité et la vitalité économique du Grand Montréal.

Est-ce que SSL vous a fait des demandes de passage en surcharge sur votre structure pour la construction du nouveau pont ?

En novembre 2016, PJCCI a interdit le passage des camions hors normes sur le pont Champlain. Le pont Champlain est sécuritaire, mais PJCCI ne peut prendre le risque de provoquer une défaillance structurale qui pourrait avoir des impacts considérables sur la mobilité et la vitalité économique du Grand Montréal.

Allez-vous alléger vos restrictions en termes de transport hors norme (classes 5 et 6) pour faciliter le processus de livraison du nouveau pont Champlain, qui accuse déjà un retard ?

Non. Cette mesure préventive demeurera en place jusqu'à la mise en service du nouveau pont Champlain. Sachant que l'état des poutres ne s'améliorera pas, PJCCI doit veiller attentivement au comportement de la structure. Le passage des véhicules en surcharge viendrait amenuiser les efforts consentis quant à son maintien. Il est bon de souligner que le passage de véhicules en surcharge affecte l'ensemble du tablier du pont Champlain, qui compte 250 poutres intérieures en plus des 100 poutres de rive.

PJCCI ne peut prendre le risque de provoquer une défaillance structurale qui pourrait avoir des impacts considérables sur la mobilité et la vitalité économique du Grand Montréal.

Combien d'argent avez-vous dépensé à ce jour pour maintenir le pont Champlain sécuritaire ? Combien sera investi d'ici sa mise hors service ?

La Société déploie un programme de mesures exceptionnelles afin de veiller plus étroitement sur la structure et d'assurer un passage sécuritaire pour nos usagers. Depuis 2014, nous avons réalisé des travaux qui totalisent 320 M$ dans le programme d'entretien majeur du pont pour sécuriser l'ouvrage et maintenir ce lien économique névralgique. Cette année, nous prévoyons des travaux d'entretien majeur à hauteur de 60 M$.

À la lumière des recommandations émises par notre consultant-expert, nous avons ciblé les interventions prioritaires et déjà lancé les démarches pour réaliser les travaux requis pour maintenir les standards de sécurité et de service. Il est trop tôt pour chiffrer les investissements requis d'ici la livraison du nouveau pont.

Qu'est-ce que la Société a mis en place depuis l'incident de la super-poutre ?

Depuis 2008, la Société a déployé un programme de mesures exceptionnelles afin de veiller plus étroitement sur la structure et assurer un passage sécuritaire pour nos usagers :

+ Obtention de financement supplémentaire pour le programme d'entretien du pont (240 M$ / 10 ans, plus 378M$ / 4 ans pour poutres de rive)
+ Conception et installation de treillis modulaires pour supporter les poutres de rive (94 treillis et 6 systèmes d'étaiement)
+ Instrumentation de l'ensemble des 100 poutres de rive pour suivre en temps réel le comportement de la structure
+ Mise en place d'un Bureau de projet dédié à la gestion et l'entretien du pont (inspection, ingénierie, gestion de projets, construction, consultants experts, etc.)
+ Augmentation de la fréquence des inspections détaillées (1 fois / an VS 1 fois / 4 ans)
+ Tests de charge mensuels pour comparer et tester le comportement des poutres de rive
+ Renfort en fibre de carbone sur les poutres de rive
+ Installation de feux de voie permettant la gestion préventive du trafic de camionnage (réduction de la charge sur les poutres de rive)
+ Mise sur pied d'un comité d'experts permettant d'étudier les enjeux sous une nouvelle perspective
+ Poursuite du programme de réfection de piles, poutres, dalles et joints de tabliers
+ Interdiction de passage des camions en surcharge (classes 5 et 6)

Avons-nous observé une amélioration du comportement du pont depuis l'implantation du programme de réfection et de renforcement du pont Champlain et de la mise en place du système de monitoring ?

Les travaux de renforcement effectués au pont Champlain (installation de treillis modulaires, étaiements), depuis deux ans, ont permis de diminuer grandement les risques associés aux poutres de rive. Le système de monitoring du pont a permis de mesurer l'impact direct de ces mesures de renforcement (via notamment les tests de charge) et les résultats sont très positifs.

Qu'arrivera-t-il au pont Champlain, une fois le nouveau pont inauguré ?

Tel qu'annoncé au printemps dernier, PJCCI a réalisé une étude d'avant-projet pour la déconstruction du pont Champlain afin de permettre au gouvernement de prendre une décision éclairée et de prévoir le processus d'appel d'offres.

Est-ce que le retard dans la mise en service du nouveau pont affecte votre projet de déconstruction ?

Tel qu'annoncé au printemps dernier, PJCCI a réalisé une étude d'avant-projet pour la déconstruction du pont Champlain afin de permettre au gouvernement de prendre une décision éclairée et de prévoir le processus d'appel d'offres.

Les travaux additionnels à être réalisés ne sont-ils pas un gaspillage de fonds publics compte tenu de la déconstruction imminente de la structure ?

PJCCI investi les sommes requises pour maintenir ce lien névralgique pour l'économie de Montréal jusqu'à la mise en service du nouveau pont. On doit garder à l'esprit que plus de 20 milliards de dollars en marchandises transitent chaque année par le pont Champlain.

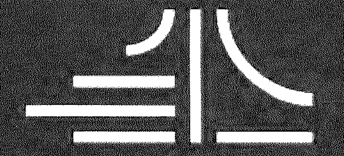
Ponts
JACQUES CARTIER +
CHAMPLAIN
Bridges
Canada

Statut des travaux au pont Champlain

Glen P. Carlin, ing., F.ACG, F.ICI
Premier dirigeant

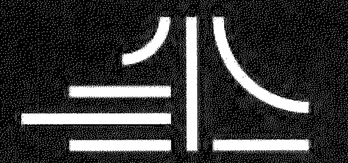
20 octobre 2017

Mesures déployées pour assurer un lien sécuritaire



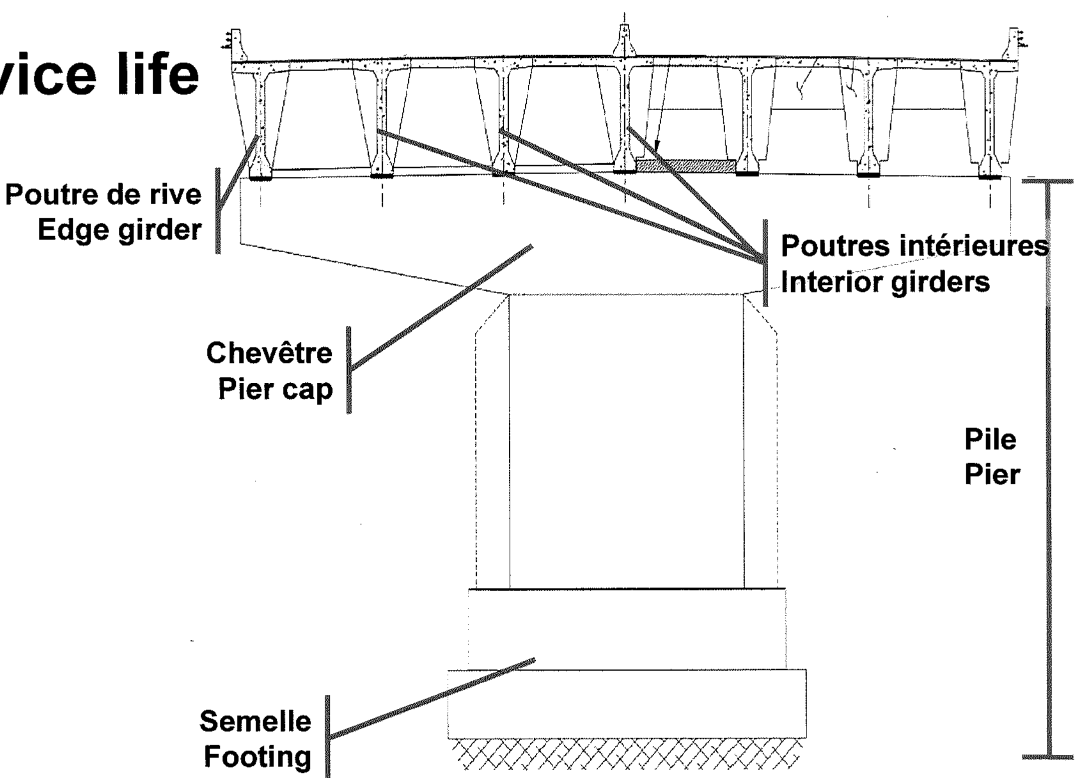
- 100 % des poutres de rive renforcées par treillis modulaires et systèmes d'étaiement
- Fréquence d'inspection quadruplée
- Instrumentation grâce à 300 capteurs optiques
- Renforcement par post-tension externe, fibre de carbone et arbalète à poinçons (Queen Post)
- Feux de voie permettant d'éloigner les camions des poutres de rive
- Interdiction des camions en surcharge

Constant vigilance

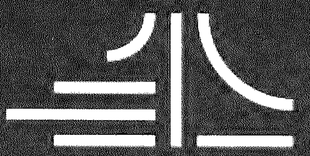


Structure at the end of its service life

- Signs of deterioration continue to be closely monitored
- Detailed engineering analyses and preventive measures to reduce the risks
- Among structural elements, pier caps and interior girders require special attention

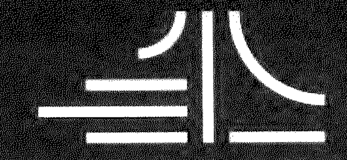


Analyse de risques additionnelle



- Évaluation complétée pour prolonger la durée de service du pont Champlain au-delà du 1er décembre 2018 si requis
- À la demande du gouvernement du Canada
- Octroi du mandat à un consultant-expert

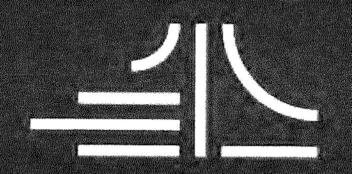
Faits saillants du rapport COWI



- Pont en fin de vie utile présentant une dégradation importante d'éléments structuraux en béton
- Section d'acier et fondations en bonne condition générale
- Risques associés aux poutres de rive mitigés grâce aux treillis modulaires
- Mesures additionnelles de renforcement préventif à développer notamment sur certains chevêtres et poutres intérieures



Substantial risks will remain the longer the bridge is open

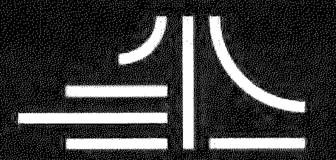


STRUCTURAL ELEMENTS	RISK LEVEL Sept 2017	RISK LEVEL* December 2018	RISK LEVEL* December 2019	RISK LEVEL* December 2020
Steel section	Low	Low	Low	Medium
Deck slab	Low	Low	Low	Low
Edge girders	Very low	Very low	Very low	Very low
Interior girders	Medium	Medium	High	High
Diaphragms	Medium	Medium	High	High
Pier caps	Medium	High	Very high	Very high
Pier columns	Low	Low	Medium	Medium
Pier bases and foundations	Low	Low	Low	Low

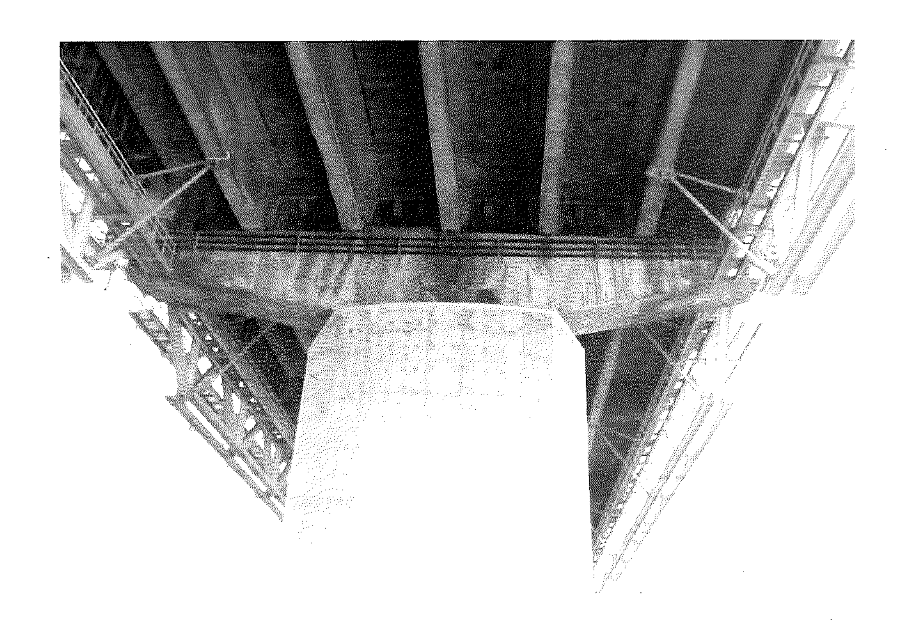
COWI Report, September 2017

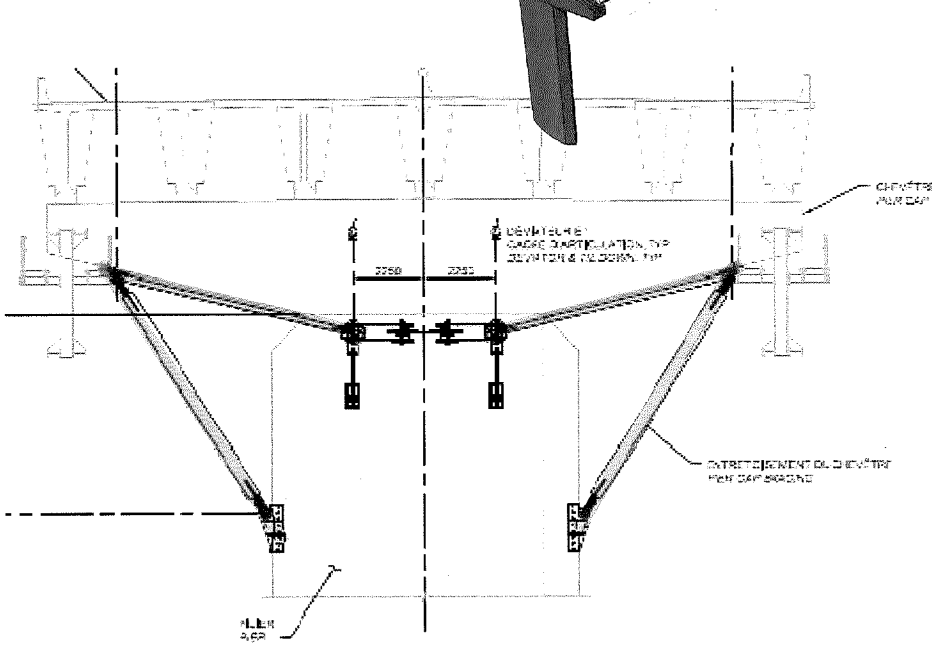
*** Projected risk if no mitigation measures are put in place**

Preventive strengthening

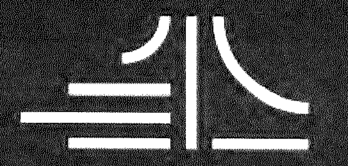


- JCCBI has analyzed all 45 pier caps
- Preventive strengthening required for 9 out of 45 pier caps to be completed in the coming months



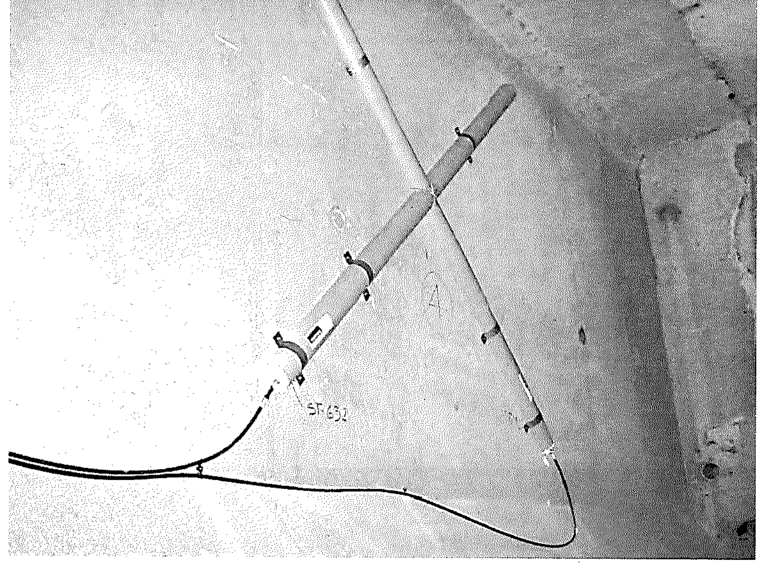


Suivi en temps réel 24h / 24



+ Positionnement d'appareils d'instrumentation sur 45 chevêtres
+ Protocole d'alerte en place si dépassement du seuil prédéterminé

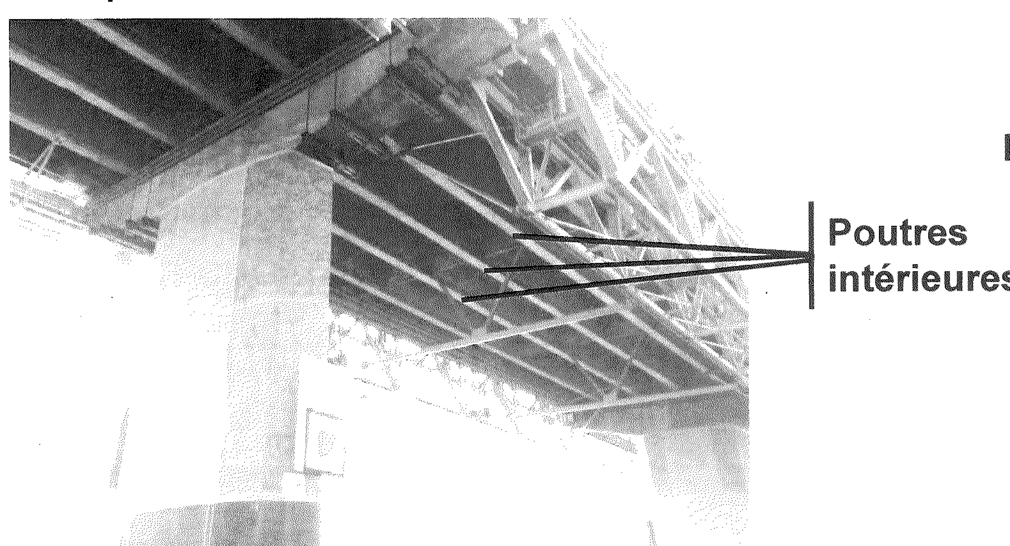




Conception préparatoire de systèmes de renforcement préventifs

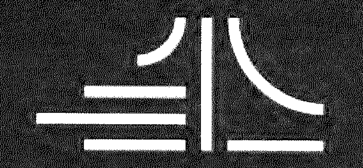


- Renforcement préventif de quelques poutres intérieures (8 sur 250)
- Développement de systèmes de renforcement universels pour les diaphragmes et les poutres intérieures
- Planification des travaux selon les résultats des relevés d'inspection trimestriels





En conclusion



Le pont Champlain demeure sécuritaire

- Équipe chevronnée attitrée au pont Champlain, appuyée par des experts universitaires et des consultants spécialisés
- Monitorage rigoureux de l'état du pont en continu pour assurer le maintien d'un lien sécuritaire
- Étapes préparatoires en cours pour permettre un déploiement rapide si nécessaire
- Collaboration avec Infrastructure Canada et le Groupe Signature sur le Saint-Laurent

"JCCBI must continue to be vigilant in inspecting, monitoring, and wherever necessary strengthening the bridge"

- Rapport COWI, Septembre 2017

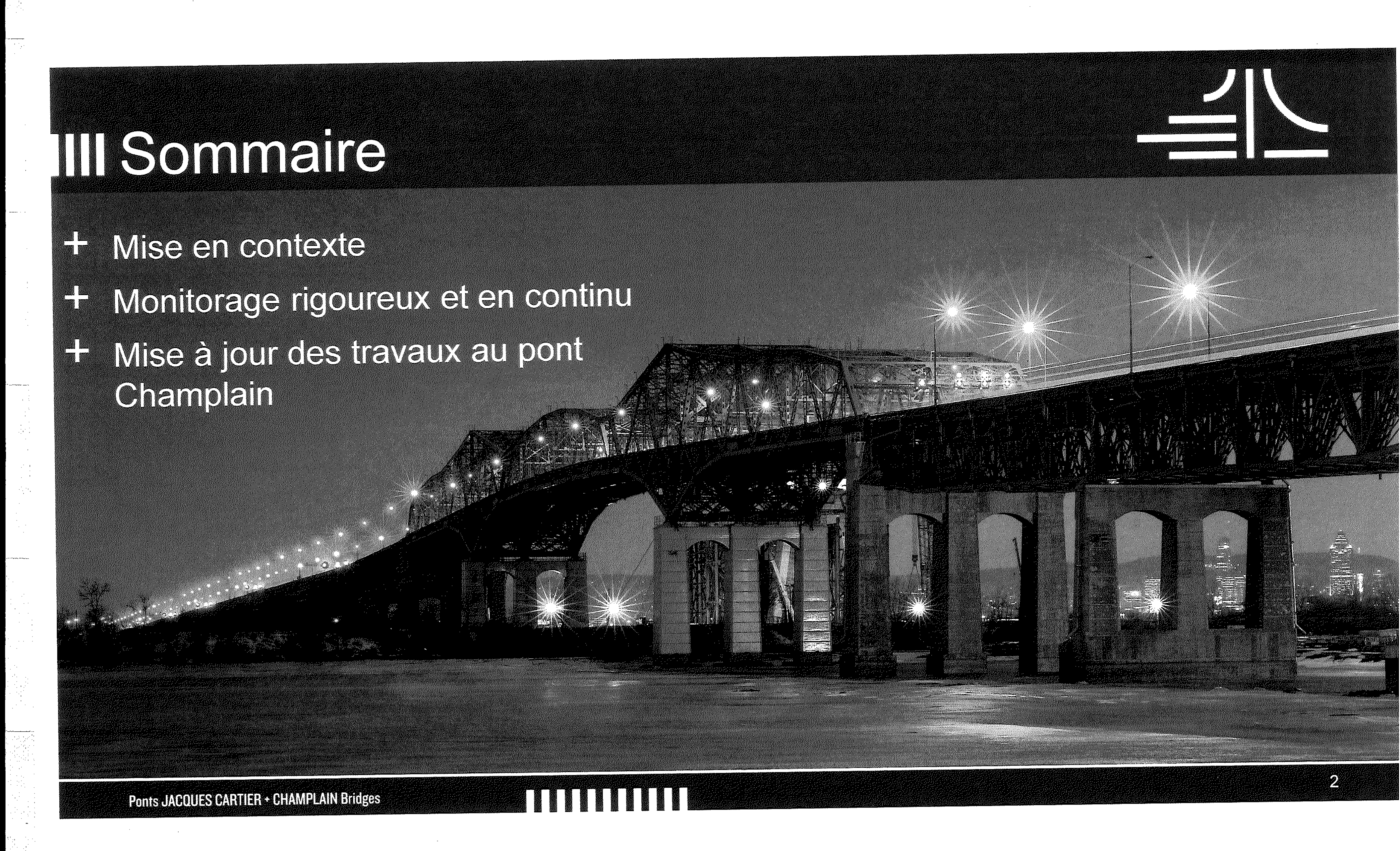

Participez à la conversation / Join the conversation
JacquesCartierChamplain.ca
Twitter | LinkedIn | Facebook | YouTube

Ponts
JACQUES CARTIER +
CHAMPLAIN
Bridges
Canada

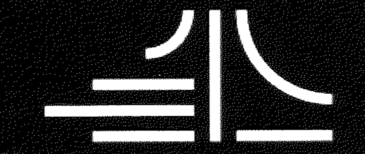
Statut des travaux au pont Champlain

Glen P. Carlin, ing., F.ACG, F.ICI
Premier dirigeant

23 février 2018


Sommaire
+ Mise en contexte
+ Monitorage rigoureux et en continu
+ Mise à jour des travaux au pont Champlain
Ponts JACQUES CARTIER + CHAMPLAIN Bridges
2

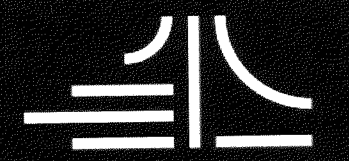
Mise en contexte



- À la demande du gouvernement du Canada
- PJCCI doit mettre en place les mesures nécessaires afin que le pont Champlain demeure ouvert à la circulation jusqu'à l'été 2019 si cela s'avérait nécessaire
- PJCCI déploie l'ensemble des recommandations formulées par notre firme de consultants-experts (COWI)

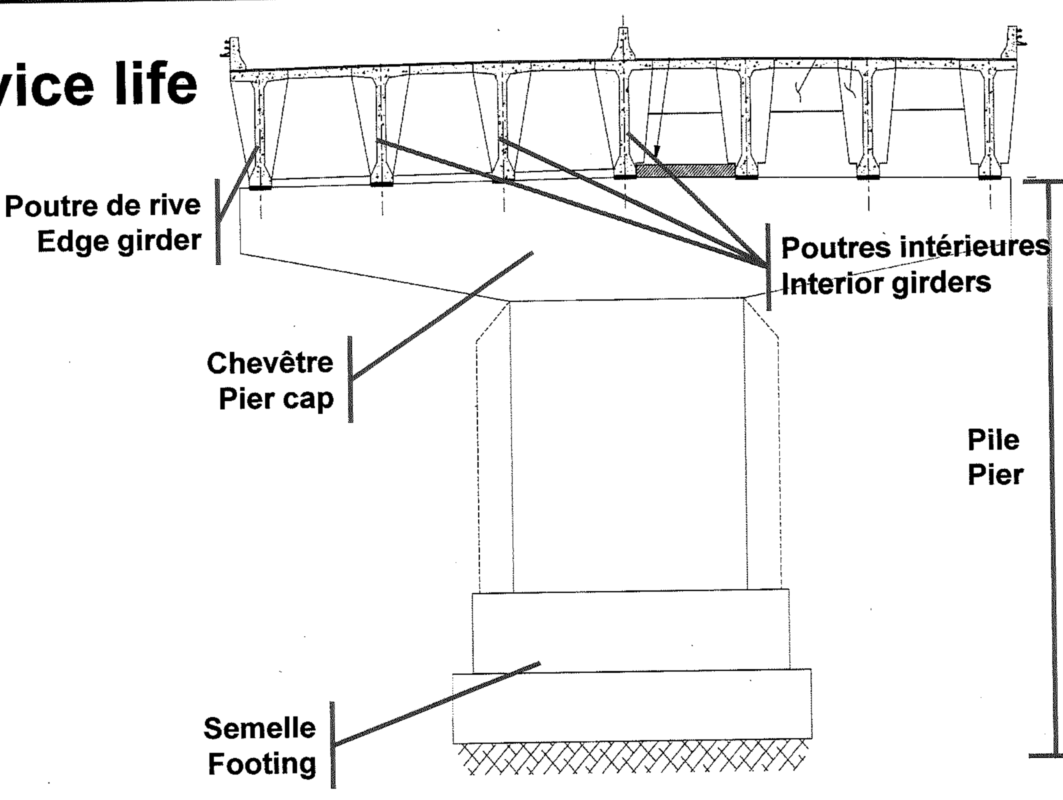


Constant vigilance

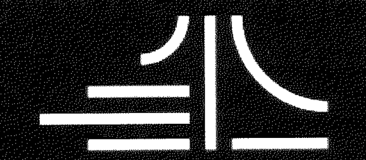


Structure at the end of its service life

+ Signs of deterioration continue to be closely monitored
+ Detailed engineering analyses and preventive measures to reduce the risks
+ Among structural elements, pier caps and interior girders require special attention



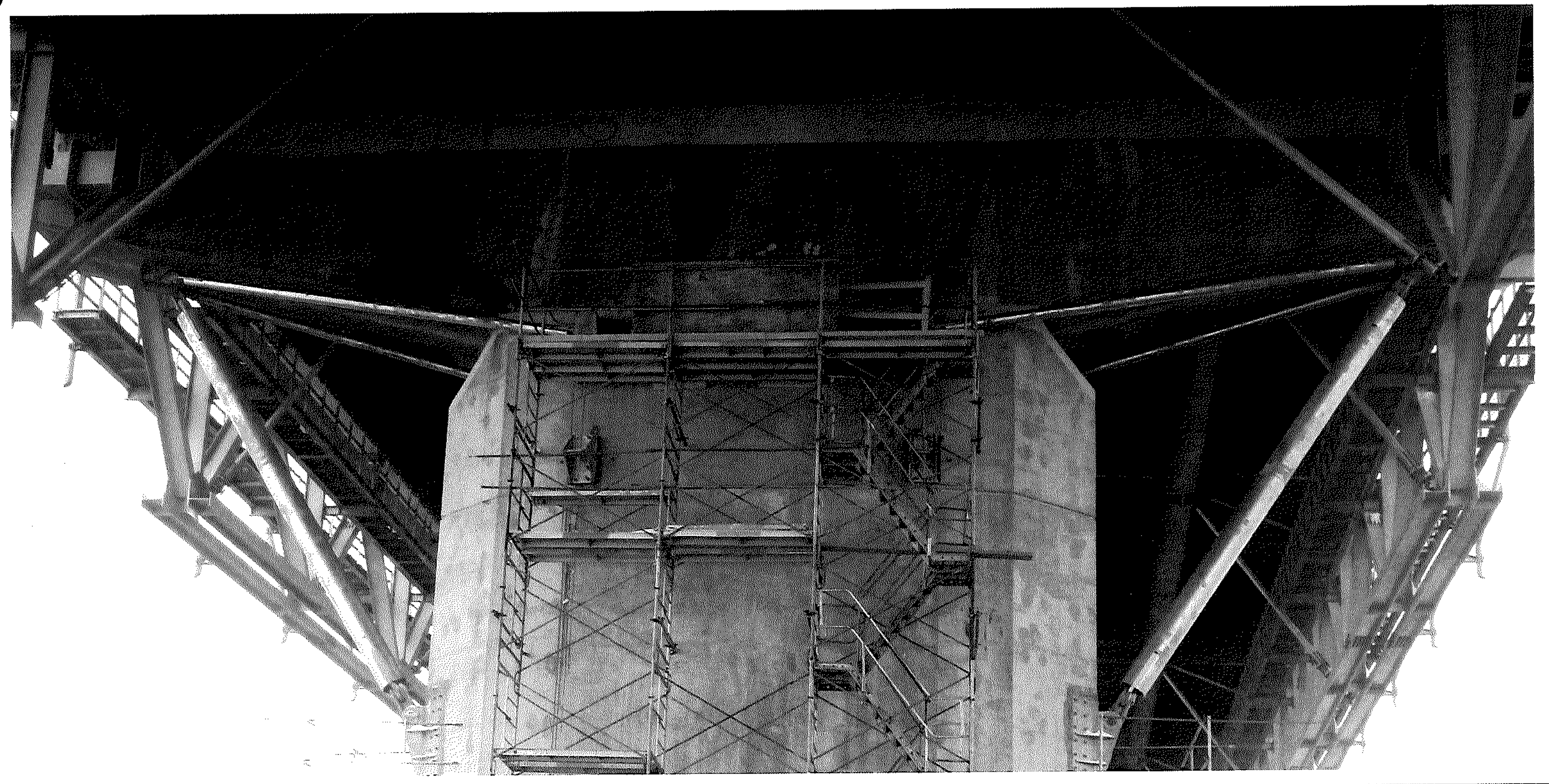
Travaux au pont Champlain



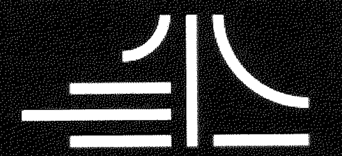
Travaux requis en 2018	Travaux requis en 2019 (si nécessaire)
Installer un système de renfort sur 30 chevêtres	Poursuivre l'installation du système de renfort sur 9 autres chevêtres
Travaux sous-marins sur 2 semelles	Poursuivre les inspections et le monitoring
Installer des capteurs sur 45 chevêtres + Travaux complétés	Réparation locale de dalle de béton
Treillis modulaire universel à installer au besoin + Conception complétée + Fabrication en cours	Réparation locale de joints de dilatation
Diaphragme de remplacement à installer au besoin + Conception en cours + Fabrication à venir	

Système de renfort pour les chevêtres

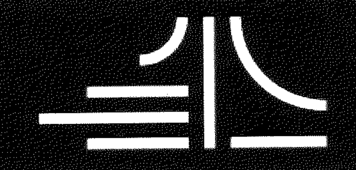
+ Système de renfort en cours d'installation sur 39 chevêtres



Travaux sous-marins sur 2 semelles

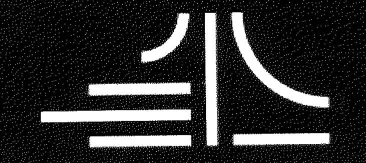


24/7 real-time monitoring

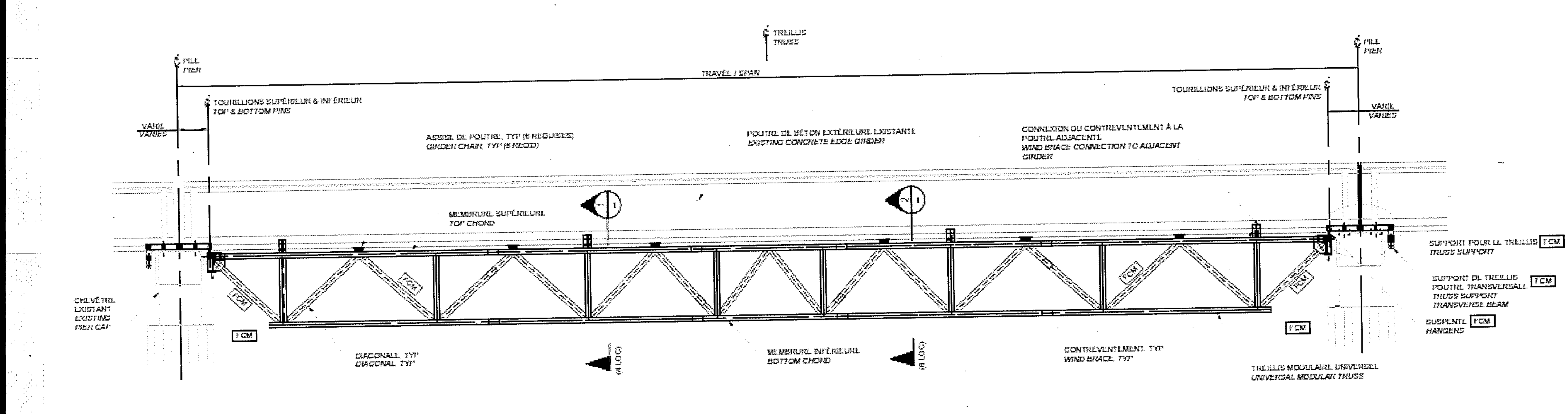


+ 171 monitoring instruments installed on 45 pier caps

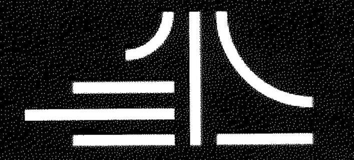
III Treillis modulaire universel



+ Treillis modulaire universel pour les poutres intérieures

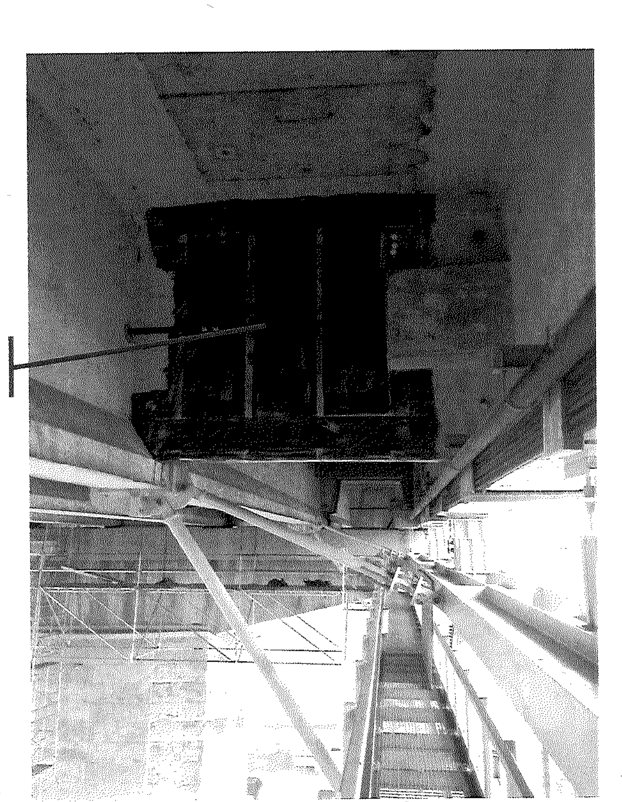


Diaphragme de remplacement

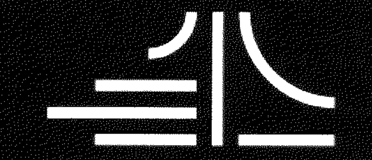


+ Diaphragme de remplacement à installer entre les poutres intérieures





IIII En conclusion



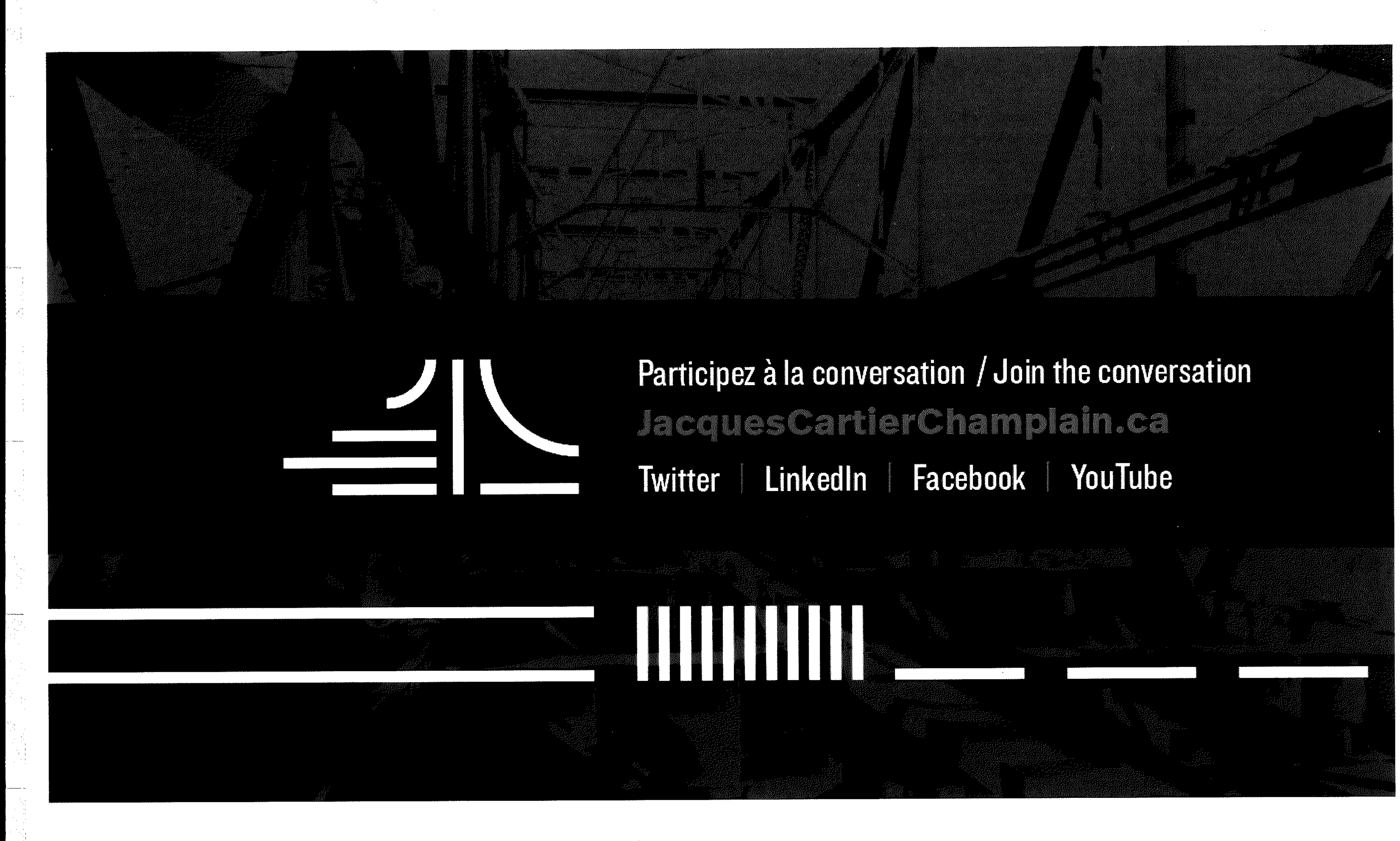
Le pont Champlain demeure sécuritaire

+Équipe chevronnée attitrée au pont Champlain, appuyée par des experts universitaires et des consultants spécialisés

+Monitorage rigoureux en continu de l'état du pont pour assurer le maintien d'un lien sécuritaire

+Déploiement de l'ensemble des recommandations du rapport COWI

+Collaboration étroite avec Infrastructure Canada et le Groupe Signature sur le Saint-Laurent


Participez à la conversation / Join the conversation
JacquesCartierChamplain.ca
Twitter | LinkedIn | Facebook | YouTube



COÛTS ET PÉNALITÉS

Q01- Pouvez-vous nous donner plus de détails sur le déploiement des mesures d'accélération? *Les mesures d'accélérations sont déployées surtout dans le secteur du pont à haubans et sur l'approche ouest. Elles comprennent principalement des activités de pré-assemblage de la superstructure, et de son installation subséquente. Les équipes comptent plus de travailleurs comme des monteurs d'acier, sur les quarts de travail de jours et de nuit et la supervision de la construction, santé et sécurité, qualité et environnement est prévue en conséquence.*

Q02- Quand est-ce que les mesures d'accélérations ont été mise en place? *La mise en place des mesures d'accélération se fait progressivement depuis la fin de l'été, sur les différentes plateformes de travail.*

Q03- Vont-elles durer jusqu'à la fin du projet? *Oui, jusqu'à la livraison du pont en décembre 2018.*

Q06- [redacted]



Q07- En quoi consiste les mesures d'accélération? *Ces mesures consistent principalement à augmenter la main-d'œuvre sur le chantier et à ajouter des quarts de travail. Dans ce contexte, nous ne ménageons aucun effort pour assurer la santé et sécurité des travailleurs, la qualité des travaux et le respect des normes environnementales.*

Q08- Qu'est-ce qui vous a poussé à mettre en place des mesures d'accélérations…des retards sur le chantier? *Au cours de la dernière année, notre échéancier a été confronté à des pressions externes très importantes notamment le défi du transport des pièces hors-normes préfabriquées au Québec, la grève dans l'industrie de la construction et la grève des ingénieurs de la Fonction publique du Québec. Ces défis ont rajouté de la pression sur l'échéancier. C'est pourquoi, en collaboration avec Infrastructure Canada, nous avons mis en place des mesures d'accélération visant à rattraper les délais engendrés par ces défis.*

Q9- Combien coûteront les mesures d'accélération? *Nous ne pouvons vous donner les détails à ce stade-ci car des discussions sont amorcées avec notre partenaire public afin de confirmer les coûts associés à ces mesures d'accélération.*

Q10- Pouvez-vous nous donner un ordre de grandeur? 10 millions, 100 millions? *Nous ne pouvons vous donner les détails à ce stade-ci car des discussions sont en cours avec notre partenaire public afin de confirmer les coûts associés à ces mesures d'accélération.*

Q11- Comment pouvons-nous être certains que vous continuez de construire le pont en ne tournant pas « les coins ronds »? *Livrer un travail de qualité tout en assurant la santé et sécurité des travailleurs et le respect des normes environnementales est primordial afin garantir la durée de vie 125 ans du pont.*

Q12- Quelles sont les pénalités prévues au contrat en cas de retard de livraison ? *En cas de retard, la pénalité sera de 100 000$ par jour pour la première semaine et de 400 000$ par jour après la première semaine de retard, et ce, jusqu'à un maximum de 150 millions de dollars à partir de la date fixée pour ouvrir le pont.*

Q13- Vous parlez d'une livraison du pont en décembre 2018, pouvons-nous avoir une date plus précise? Ce n'est plus le 1er décembre 2018? *L'objectif demeure de livrer le pont le 1e décembre 2018.*

Q14-Est-ce que ça coûte moins cher de payer pour des mesures d'accélération que de payer pour un retard de livraison? *L'échéancier a été confronté à une multitude de pressions très importantes qui nécessitent la mise en œuvre de mesures d'accélération visant à rattraper les délais engendrés par ces défis. Pour ce qui est des coûts supplémentaires qui y sont associés, nous sommes en discussion avec notre partenaire public.*

ÉCHÉANCIER

Q15- Quel est le délai anticipé de livraison du pont? *La mise en œuvre des mesures d'accélération a déjà commencé et notre objectif demeure de livrer le pont en décembre 2018 tel que prévu.*

Q16- Au mois de décembre 2018…c'est donc quelques semaines de retard seulement pour la livraison du pont…c'est peu considérant les défis auxquels vont avez fait face? *La mise en œuvre des mesures d'accélération a déjà commencé et notre objectif demeure de livrer le pont en décembre 2018 tel que prévu. Ces mesures consistent principalement à augmenter la main-d'œuvre sur le chantier et à ajouter des quarts de travail. Dans ce contexte, nous ne ménageons aucun effort pour assurer la santé et sécurité des travailleurs, la qualité des travaux et le respect des normes environnementales.*

Q17- [redacted]



ATIA - 20(1)(b)

Q18- Quand SSL a-t-il informé INFC du possible retard de livraison du pont?

Depuis le début du projet, nous communiquons l'avancement des travaux, les différents enjeux et les défis qui se présentent tout au long de la période de conception et construction à Infrastructure Canada, et ce sur une base régulière. Les premières indications d'un délai ce sont effectivement révélées en 2016. De plus, au cours de la dernière année, cet échéancier a été confronté à des pressions externes très importantes, notamment le défi du transport des pièces hors-normes préfabriquées au Québec et les grèves de cet été. Tous ces défis ont dû être analysés, conjointement avec Infrastructure Canada, afin de mettre en place des mesures d'accélération visant à rattraper les délais engendrés par ces défis.

Nous continuons de travailler avec INFC afin de livrer le nouveau pont au mois de décembre 2018 dans un contexte de mesures d'accélération.

Q19- L'échéancier du 1er décembre 2018 pourrait-il tenir encore ?*Le chantier de construction du nouveau pont Champlain est l'un des plus importants en Amérique du Nord et, comme pour tout projet d'infrastructure de cette ampleur, certains enjeux peuvent survenir durant la période de conception et construction. La mise en œuvre des mesures d'accélération a déjà commencé et notre objectif est de livrer le pont en décembre 2018 tel que prévu.*

***Q20-* Vous évaluez à combien de mois, les retards accumulés…?** *Il est clair qu'au cours de la dernière année, notre échéancier a été confronté à des pressions externes très importantes notamment le défi du transport des pièces hors-normes préfabriquées au Québec et les grèves de cet été. Ces défis ont rajouté de la pression sur l'échéancier. C'est pourquoi, en collaboration avec Infrastructure Canada, nous avons mis en place des mesures d'accélération visant à rattraper les délais engendrés par ces défis et nous sommes confiants de livrer le pont au mois de décembre 2018. Sans mesures d'accélération, la date de livraison du pont aurait vraisemblablement glissé à l'été 2019.*

[redacted]



[redacted]

DÉFIS

Q23- [redacted]

Q24- [redacted]

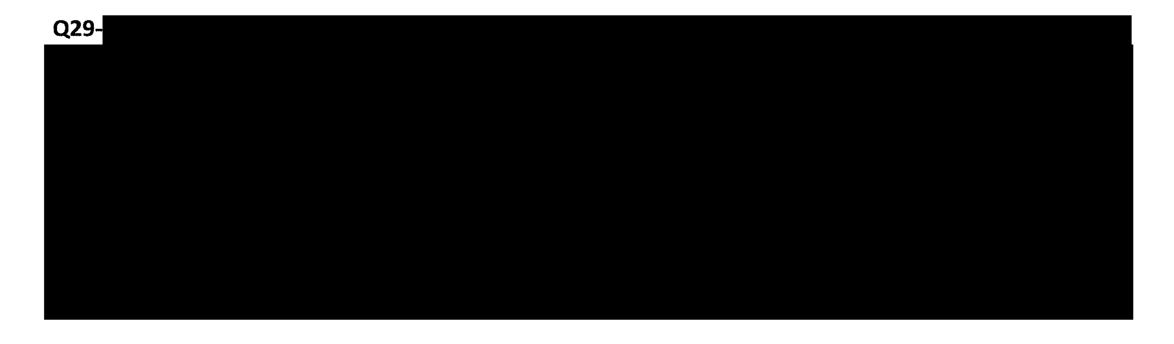
Q25- [redacted]

Q26- Au printemps dernier SSL a déposé une poursuite contre le gouvernement du Canada, pouvez-vous faire le point? *Puisqu'une poursuite judiciaire a été déposée en Cour supérieure, nous ne pouvons commenter davantage. Toutefois, nous continuons de collaborer avec notre partenaire public afin de trouver des solutions pour maintenir l'échéancier original malgré les défis récents.*

CITOYENS

Q27- [redacted]

Q28-Allez-vous travailler sur chantier 24 h sur 24 7 jours sur 7 ? *Il y aura une intensification des travaux pour la construction du nouveau pont Champlain, donc une augmentation de la main-d'œuvre et des quarts de travail. Il y aura alors plus de travailleurs sur le chantier et les horaires de travail seront prolongés en soirée et la nuit.*



Q29- [redacted]

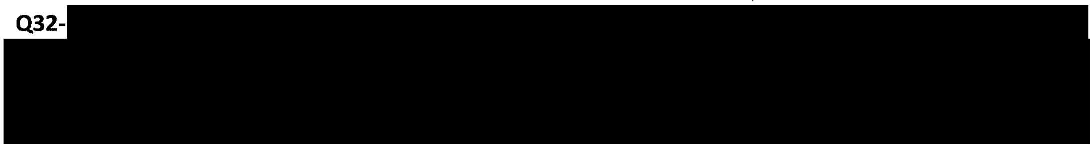
DIVERS

Q30- [redacted]



Q31- Le BFUP est-il considéré pour les joints de dilatation, plusieurs études montrent qu'il s'agit d'un béton fibré ultra performant, plus durable ? *Le BFUP est un béton très récent au Canada qui est à l'essai sur des projets pilotes au Québec. L'utilisation d'un nouveau produit comporte toujours des risques qu'on n'est pas prêt à prendre pour assurer la durabilité du nouveau pont Champlain.*

Q32- [redacted]



Q33 [redacted]



Q&R SSL

(en date du 24 octobre 2018)

Échéancier

Q1 : Les travaux sont quand même bien avancés. Pourquoi n'êtes-vous pas en mesure de confirmer la date d'ouverture du pont ? *L'ouverture du nouveau pont à la circulation n'aura pas lieu le 21 décembre prochain. Ceci dit, les travaux avancent bien et nous planifions que la structure du pont sera terminée pour le 21 décembre 2018. Avec l'arrivée de l'hiver, certains travaux permanents de finition, dont notamment l'imperméabilisation du tablier et le pavage, devront être reportés au printemps. Nous travaillons avec notre partenaire public afin que le pont Champlain soit ouvert à la circulation le plus rapidement possible et au plus tard à la fin juin 2019.*

Q2 : Est-ce que SSL va poursuivre le gouvernement du Canada en Cour si un accord sur une nouvelle date contractuelle n'est pas conclu avant le 21 décembre ? *Pour l'instant, nous travaillons en collaboration avec notre partenaire public pour ouvrir le pont à la circulation le plus rapidement possible et au plus tard à la fin du mois de juin 2019. Nous ne pouvons en dire plus pour le moment. Nous sommes en discussion avec le Gouvernement et ces pourparlers sont de nature commerciale et confidentielle.*

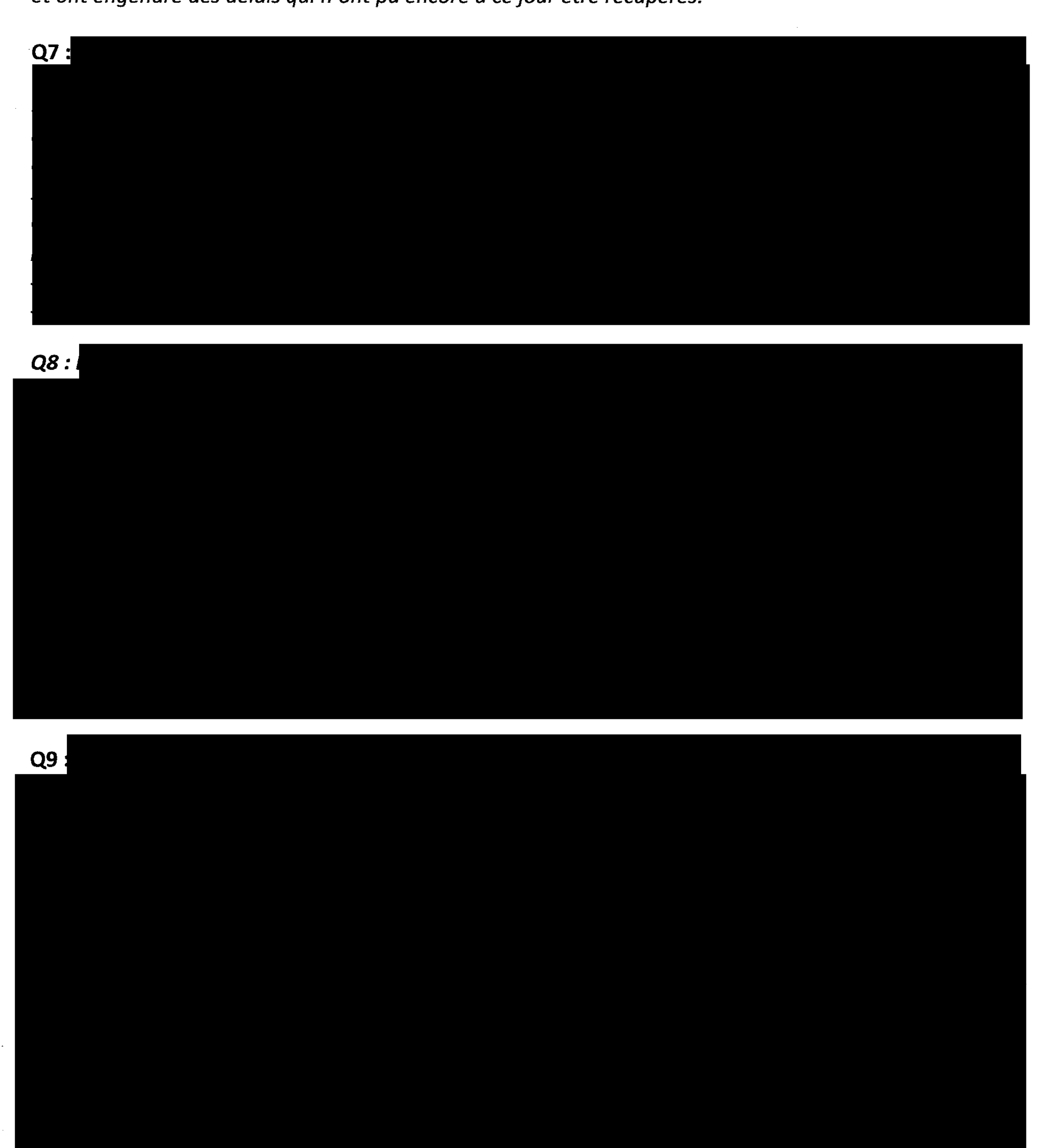
Q3 : Depuis quand savez-vous que vous ne serez pas en mesure d'ouvrir le pont le 21 décembre? *La réalisation* que l'*ouverture du nouveau pont à la circulation n'aura pas lieu le 21 décembre prochain est toute récente. Ceci dit les travaux avancent bien et nous planifions que la structure du pont sera terminée pour le 21 décembre 2018. Avec l'arrivée de l'hiver, certains travaux permanents de finition, dont notamment l'imperméabilisation du tablier et le pavage, devront être reportés au printemps. Nous travaillons avec notre partenaire public afin que le pont soit ouvert à la circulation le plus rapidement possible et au plus tard à la fin du mois de juin 2019. Dès le début du projet, nous avons toujours soutenu que le chantier du nouveau pont Champlain était complexe et que notre plus grand défi était l'échéancier. Depuis la mise à jour des travaux aux médias en avril 2018, des événements imprévus et hors de notre contrôle sont survenus et ont engendré des délais qui n'ont pu encore à ce jour être récupérés. Dans ce contexte, où chaque jour compte et où chaque corps de métier a son importance, les grutiers, qui sont indispensables à la réussite du projet, ont eu recours à une grève illégale, pour une période totale de plus de deux semaines en mai et juin, pendant la haute saison de construction et à seulement six mois du fil d'arrivée. Cette situation a ajouté une pression supplémentaire importante sur l'échéancier, dont les délais causés n'ont pas pu encore être récupérés.*

Q4: Êtes-vous en mesure d'affirmer que sans la grève des grutiers, vous auriez terminé à temps? *Depuis la mise à jour des travaux aux médias en avril 2018, des événements imprévus et hors de notre contrôle sont survenus et ont engendré des délais qui n'ont pu encore à ce jour être récupérés.*

Q5 : Sur une échelle de 1 à 10, quelles sont les chances que le pont ouvre à la circulation en décembre? *L'ouverture du nouveau pont à la circulation n'aura pas lieu le 21 décembre prochain. Nous travaillons avec notre partenaire public afin que le pont soit ouvert à la circulation le plus rapidement possible et au plus tard à la fin du mois de juin 2019.*

Les grutiers

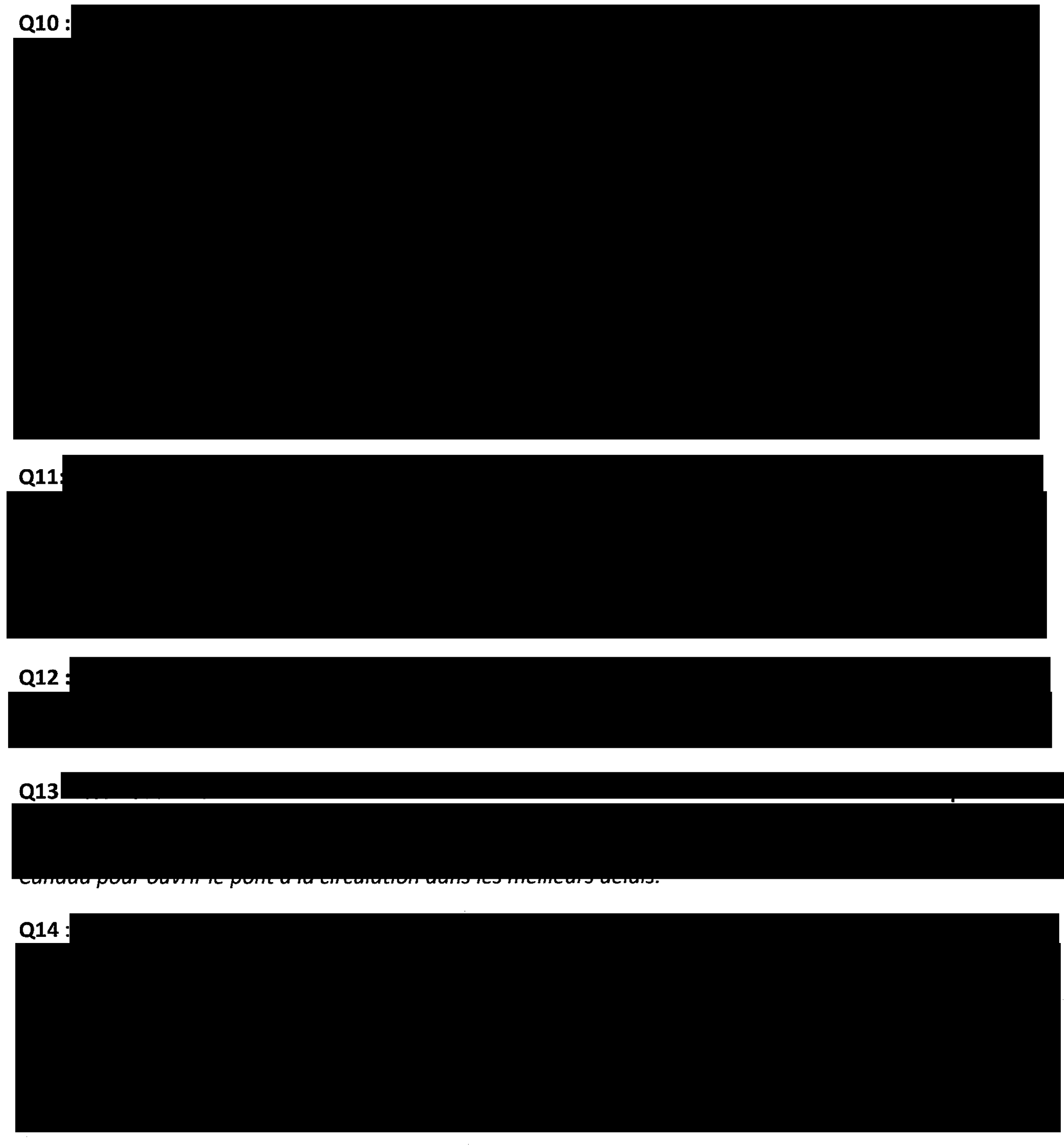
Q6 : Avant la grève des grutiers, est-ce que vous étiez déjà en retard malgré les mesures d'accélération ? *Nous étions très optimistes au printemps, avec la météo qui allait s'adoucir au fur et à mesure, et la cadence des travaux qui allait atteindre son apogée au cours de l'été. Depuis la mise à jour des travaux aux médias en avril 2018, des événements imprévus et hors de notre contrôle sont survenus et ont engendré des délais qui n'ont pu encore à ce jour être récupérés.*



Q7 : [redacted]

Q8 : [redacted]

Q9 [redacted]



Q10 : [redacted]

Q11 [redacted]

Q12 : [redacted]

Q13 [redacted]

Q14 : [redacted]

Les coûts

Q15 : Combien coûteront ces travaux s'ils sont prolongés en 2019? *Nous sommes en discussion avec le Gouvernement et les pourparlers sont de nature commerciale et confidentielle. Nous communiquerons tous les détails dès que possible.*

Q16 : Vous avez déjà reçu en avril 235 millions du Gouvernement du Canada, est-ce que vous avez l'intention de demander un autre montant d'argent pour l'absence des grutiers et si oui, combien?

Nous sommes en discussion avec le Gouvernement et les pourparlers sont de nature commerciale et confidentielle. Nous communiquerons tous les détails dès que possible.

Q17 : [redacted]

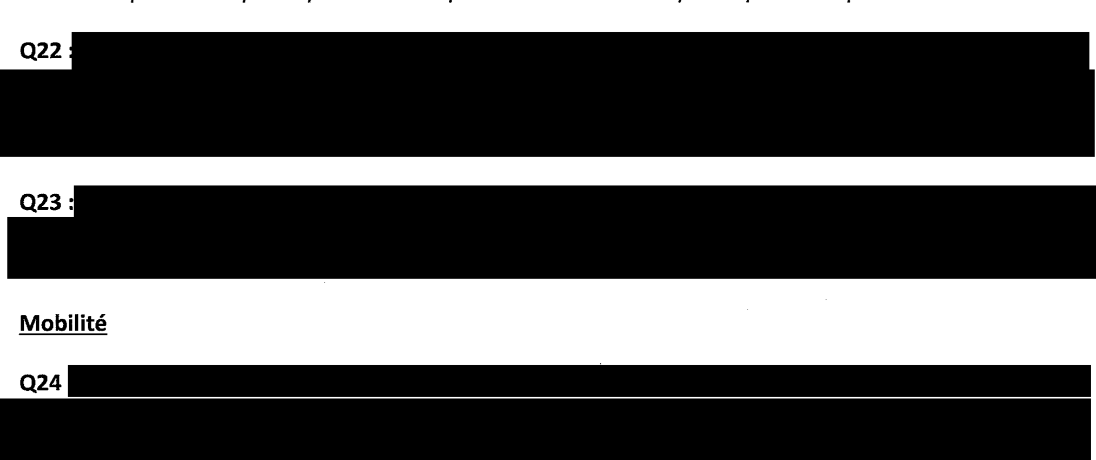
Q18 : Quels sont les montants des pénalités?
Ce qui est prévu au contrat au-delà du 21 décembre,un montant de: 100 000$ par jour pour les 7 premiers jours de retard et 400 000$ par jours pour les jours suivants avec un plafond de 150 millions. Des discussions de nature commerciales se poursuivent avec le Gouvernement du Canada.

Q19 : [redacted]

Construction

Q20 : Que voulez-vous dire, par la structure du pont sera terminée? *Les poutres caissons et les dalles de tablier sur toute la longueur des approches est et ouest du pont seront installées. Les travaux de la travée arrière et principale du pont à haubans de même que du pylône principal seront également terminés, ce qui inclut la pose des 60 haubans. Certains travaux permanents de finition devront être reportés au printemps notamment l'imperméabilisation du tablier et le pavage.*

Q21 : **À quoi va ressembler l'ouverture du pont à la circulation, sera-t-il ouvert trois voies dans chaque direction dès le début, avec la piste multifonctionnelle** *Le pont ouvrira avec trois voies dans chaque direction pour la circulation routière normale, plus une voie réservée pour les autobus. Nous travaillons avec notre partenaire public pour ouvrir le pont à la circulation le plus rapidement possible.*



Q22 [redacted]

Q23 : [redacted]

Mobilité

Q24 [redacted]

impacts pour certains usagers, mais nous avons opté pour le scénario le moins nuisible pour l'ensemble des usagers de la route.

Q25 : Les résidents de l'île-des-Sœurs en ont plus qu'assez de vivre dans un chantier, vous ne pouvez pas leur dire quand seront terminés les travaux et les entraves qui y sont rattachées? *Nous sommes conscients que l'Île-des-Sœurs est au cœur du chantier du nouveau pont Champlain et que des désagréments sont rattachés à sa construction. Nous travaillons avec notre partenaire public pour ouvrir le pont à la circulation le plus rapidement possible.*
Pour les entraves, une coordination est effectuée au sein de nos équipes techniques et les différents partenaires des chantiers avoisinants. Mobilité Montréal est responsable de la coordination globale.
De notre côté, nous avons différents moyens de communications en place pour informer les résidents : comité de bon voisinage, rencontre de la communauté d'affaires, les commerçants, les grands employeurs, pique-nique communautaire pour les résidents, pub dans les journaux locaux, affiches distribuées, infos sur le site web etc.

Santé et Sécurité

Q26 : À quoi ressemble votre bilan des derniers mois, du côté de la santé et sécurité? *Nous estimons que la performance en matière de santé et sécurité de nos équipes sur le chantier se compare très favorablement à ce qui se fait sur d'autres projets d'infrastructure d'une envergure semblable au Québec. En date du 30 septembre, le taux de fréquence d'incident est de 2.36 depuis le début du projet, en comparaison à l'indice à l'échelle provinciale rapporté par la CNESST pour 2015 qui est à 8.78. Nous continuons nos efforts pour assurer un environnement sécuritaire à nos travailleurs. La santé et la sécurité de nos travailleurs ne sont pas seulement une priorité. Elles font partie de notre culture. Un incident sur chantier est un incident de trop et nous souhaitons toujours améliorer nos pratiques en matière de santé et sécurité. C'est pourquoi nous travaillons en ce sens avec les syndicats et l'ensemble des différentes équipes sur le chantier.*

Cannabis

Q27 [redacted]



Travailleurs

Q28 : Que représente le report de l'ouverture du pont à la circulation pour les travailleurs?
Nous travaillons en collaboration avec l'ensemble des corps de métiers et les différentes centrales syndicales pour atténuer les impacts. À ce stade-ci, nous avons 1600 travailleurs sur le chantier, répartis sur différents quarts de travail. Nous sommes très fiers du travail que nous avons accompli à ce jour, pour construire un pont qui changera à tout jamais le visage de la grande région de Montréal. Les travailleurs et ingénieurs qui relèvent des défis à tous les jours sur le chantier, dans des conditions par moment très difficiles, demeurent engagés afin de livrer un pont de qualité, sans faire de compromis sur la sécurité.



Q29 [redacted]

Q30: [redacted]

Q31 : [redacted]

<u>Piste cyclable</u>

Q32 : Est-ce que la piste multifonctionnelle du nouveau pont Champlain sera circulable pendant l'hiver?
L'entente de partenariat avec le Gouvernement du Canada prévoit que la piste cyclable doit être accessible aux cyclistes et piétons à partir du 15 mars, jusqu'au 15 décembre de chaque année. Il n'est pas prévu de la maintenir ouverte pendant les mois d'hiver.



Nouveau pont Champlain : La ligne d'arrivée est en vue

Briefing technique et visite des médias : 23 février 2018



Plan de l'avant-midi

- 08h30 à 10h00 : Survol du projet, incluant les perspectives d'Infrastructure Canada et de PJCCI
- 10h00 à 11h00 : Approche est (Brossard)
- 11h00 à 12h15 : Approche ouest (L'Île-des-Sœurs)
- 12h15 à 12h30 : Retour au 8 Place du Commerce

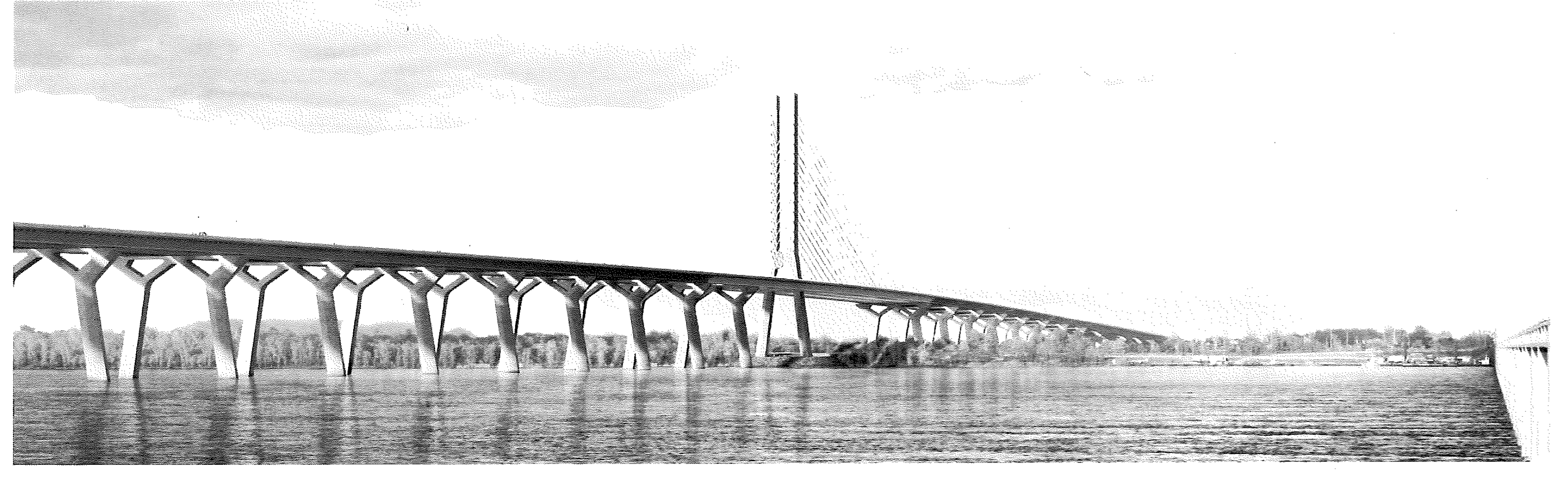


Plan de la présentation

- Survol rapide du projet
- Retour sur nos accomplissements depuis l'automne 2017
- Travaux en cours et à venir en 2018
- Retour sur la santé et sécurité, et la qualité
- Période de questions



Nouveau pont Champlain : notre objectif commun



- Un des ponts les plus achalandés au pays, d'une importance cruciale pour l'économie de Montréal et du Canada
- La seule façon de réussir : travailler ensemble et se serrer les coudes
- Nous sommes fiers du sentiment d'accomplissement et de l'enthousiasme de nos travailleurs : **« fiers bâtisseurs »**



Vue d'ensemble

- Projet complexe de très grande envergure
  - ➢ Exigences élevées en matière de durabilité : importance de la qualité de la conception, de la fabrication et de la construction, et des matériaux
  - ➢ Considérations environnementales importantes : qualité de l'eau et de l'air, et protection contre le bruit
  - ➢ Conception « fast track » : impact sur la fabrication et la construction
  - ➢ Travaux marins et en hauteur : fort courant et faible profondeur du fleuve, et présence du vent
  - ➢ Contexte de travail exigeant : pluie, vent, neige et froid
  - ➢ Accès difficile au chantier
- Projet très visible et d'un grand intérêt public

Échéancier très exigeant : 42 mois de construction … 10 mois restants



Stratégie d'exécution
(pour rencontrer l'échéancier)

État d' avancement

•65% complété en fin de 2017

•35% des travaux à compléter en 2018 : objectif réaliste et atteignable

Mesures en place

- Augmenter la main-d'œuvre pour des quarts de travail supplémentaires et de fin de semaine
- Ajouter de l'équipement supplémentaire

•Développer de nouvelles infrastructures temporaires : entreposage supplémentaire sur le site et relocalisation du stationnement pour la main-d'œuvre

•Maintenir un encadrement efficace en matière de gestion de la construction, santé et sécurité, qualité et environnement



État des lieux : décembre 2015



État des lieux : décembre 2016



État des lieux : décembre 2017



Nos accomplissements depuis l'automne 2017

Projet de corridor du nouveau pont Champlain



Secteurs du pont

NIVEAU DES EAUX HAUTES = 12.02m CGVD28
HWL =
NIVEAU DES EAUX BASSES = 9.61m CGVD28
LWL =

NIVEAU DES EAUX HAUTES = 11.98m CGVD28 / 11.93m IGLD85
HWL =
NIVEAU DES EAUX BASSES = 10.75m CGVD28 / 10.70m IGLD85
LWL =

ZONE DE NON-CONSTRUCTION (RÉFÉRER À L'ANNEXE 7 PARTIE 21)
ZONE OF NON-CONSTRUCTION (REFER TO SCHEDULE 7 PART 21)

WA W02 W01 MST E01 EA

Jetée — HABITAT DE POISSON ZONE 22 / FISH HABITAT AREA ZONE 22

Jetée — EXISTING DIKE

VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
SAINT LAWRENCE RIVER SEAWAY

Jetée — TERRAIN EXISTANT / EXISTING TERRAIN

ROUTE 132

W4	W3	W2	W1	BS	MS	E1	E2

Approche ouest	Pont à haubans	Approche est
26 travées	4 travées	9 travées
2.1 km	500 m	800 m

Exécution des travaux dans trois secteurs, en parallèle



Approches est et ouest : échéancier

nov 2015	fév 2016	mai	août	nov 2016	fév 2017	mai	août	nov 2017	fév 2018	mai	août	nov 2018

- Préfabrication et pré-assemblage
- Excavation maritime
- Installation des semelles
- Installation des piles et chevêtres
- Assemblage de la superstructure et du tablier
- Travaux de finition

Défi = Échéancier



Installation des segments préfabriqués de l'approche ouest

Installation terminée des 234 segments à l'automne 2017



Installation des segments préfabriqués de l'approche est

Installation terminée
des 90 segments à l'automne 2017



Culée ouest

Bien avancée

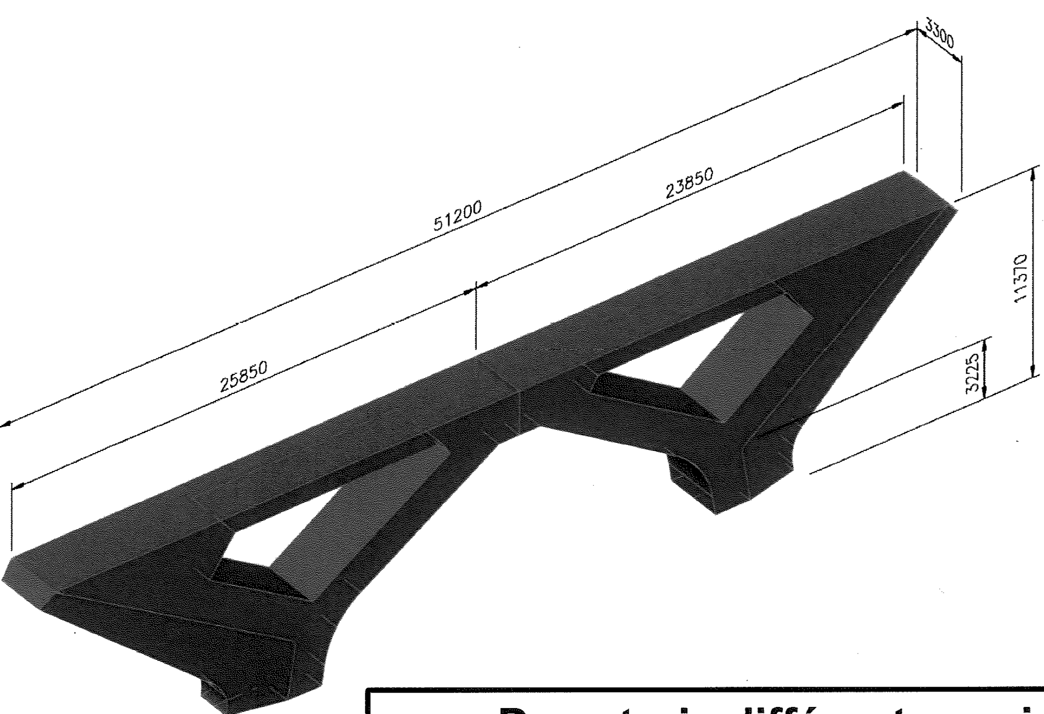


Culée est

Essentiellement terminée



Fabrication des chevêtres



Dans trois différentes usines en Espagne, la fabrication de 25 des 37 chevêtres est terminée. Objectif : fin de la fabrication au printemps 2018.



Installation des segments de transition et des chevêtres

**17 des 37 chevêtres installés.
Objectif : fin de l'installation au printemps 2018.**

Projet de corridor du nouveau pont Champ



Fabrication des poutres-caisson de la superstructure des approches

Dans trois différentes usines au Québec,
la fabrication de 554 des 600 poutres-caisson est terminée.
Objectif : fin de la fabrication au printemps 2018.



Opérations de pré-assemblage des poutres-caisson de l'approche ouest

Poursuite des opérations de pré-assemblage.
Objectif : fin du pré-assemblage à l'été 2018.



Opérations de pré-assemblage des poutres-caisson de l'approche est

**Poursuite des opérations de pré-assemblage.
Objectif : fin du pré-assemblage à l'été 2018.**



Installation des poutres-caisson des approches

103 des 600 poutres-caisson installées.
Objectif : fin de l'installation à l'été 2018.



Pont à haubans : échéancier

5. Pylône supérieur
juin 2017 à juillet 2018

6. Travée principale
juin 2017 à novembre 2018

3. Travée arrière
novembre 2015 à avril 2018

4. Pylône inférieur jusqu'à l'entretoise inférieure
août 2016 à juin 2017

1. Jetée
août à octobre 2015

2. Fondations du pylône
octobre 2015 à avril 2016



Fabrication de la superstructure du pont à haubans

En Espagne, la fabrication de 104 des 158 composantes de la superstructure est terminée.
Fin de la fabrication à l'été 2018.



Travée arrière du pont à haubans

**65% de la travée arrière terminée.
Objectif : fin de l'érection au printemps 2018.**



Travée principale du pont à haubans

Pylône principal à 65% de son élévation.
Travée principale en cours.
Objectif : fin de l'érection à l'automne 2018.



Installation d'un segment de la travée principale du pont à haubans

ANIMATION



Préfabrication et installation des dalles de tablier

Dans quatre usines au Québec, la préfabrication de 6733 des 9638 dalles de tablier est terminée. Objectif : fin de la préfabrication à l'été 2018 et de l'installation à l'automne 2018.



Travaux routiers : automne 2017 à automne 2018

6. Construction des nouvelles structures, murs et chaussées de l'A15 Nord

2. Construction du boulevard urbain Gaétan-Laberge

4. Construction des nouvelles structures de L'Île-des-Soeurs

5. Démantèlement des structures, murs et chaussées de l'A15 Nord

1. Construction de la nouvelle chaussée de l'A15 Sud

3. Construction du nouveau pont de L'Île-des-Sœurs et de ses approches

Ouverture partielle de la direction sud à l'automne 2017 et complète au printemps 2018, et de la direction nord en 2019



L'Île-des-Soeurs : Construction du tunnel piétonnier, des ponts d'étagement du boul. René-Lévesque et des voies de circulation de l'A15

VOIE TEMPORAIRE
TUNNEL PIÉTONNIER
REMBLAI
PONTS D'ÉTAGEMENT
NOUVEAU PONT CHAMPLAIN



Travaux routiers sur L'Île-des-Soeurs

Importante reconfiguration et bonification du réseau routier



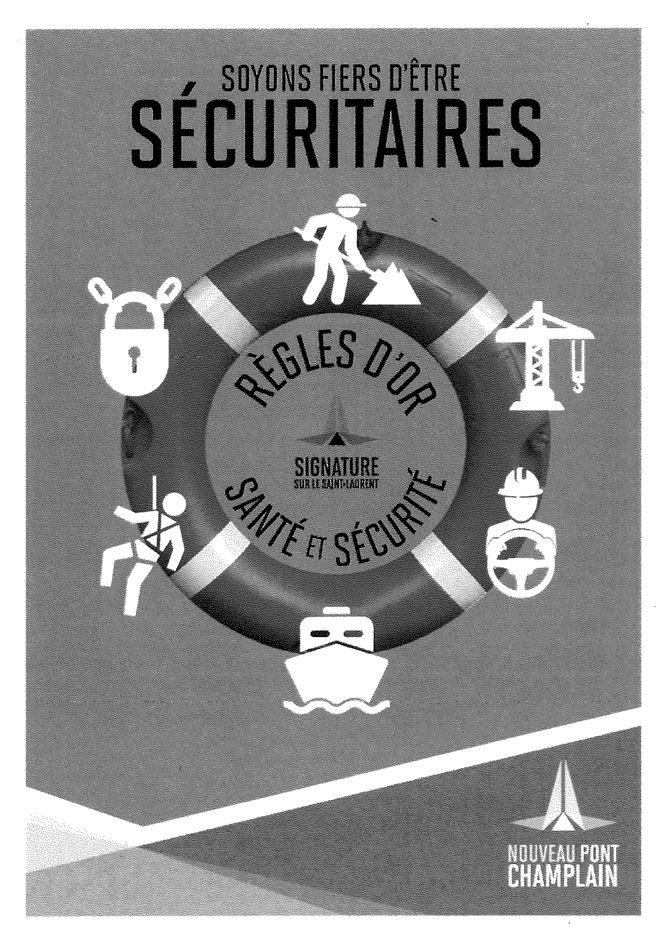
Santé et sécurité + Qualité

Projet de corridor du nouveau pont Champlain



Santé et sécurité

- Élément clé de notre culture
- Nous ne ferons jamais de compromis en cette matière, malgré un échéancier très exigeant
- Importance d'une bonne communication à tous les niveaux
- La performance en matière de santé et sécurité de nos équipes sur le chantier est supérieure à ce qui se fait sur d'autres projets d'infrastructure d'une envergure semblable au Québec
- Le taux de fréquence d'incident est de 2.12 depuis le début du projet, en comparaison à l'indice provincial rapporté par la CNESST pour 2015 qui est de 8.78





Qualité

- Aucun compromis sur la qualité malgré un échéancier très exigeant
- Exigences élevées en matière de durabilité : en lien direct avec la qualité de la fabrication et de la construction, et des matériaux
- Rencontrer des défis importants fait partie d'un projet de cet ampleur
- L'important est de déceler les problèmes et de les résoudre
- Toutes les pièces fabriquées hors chantier font l'objet d'un contrôle de qualité identique

Près de **3400** avis de non-conformités ont été signalés pour l'ensemble des activités de fabrication des pièces et de construction.

Près de **2900** avis de non-conformités sont spécifiques au nouveau pont : **78%** ont été réglés.

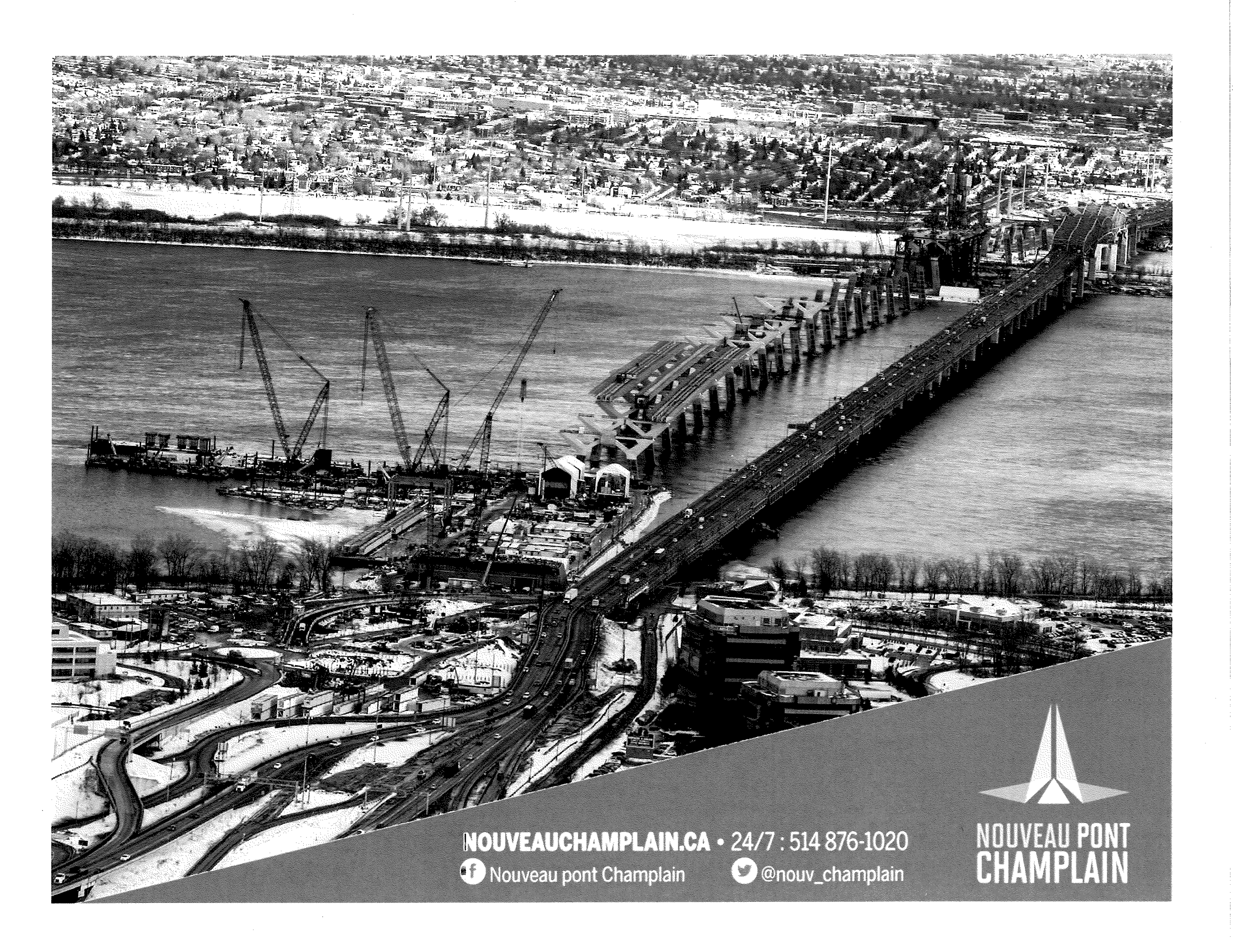
Près de **500** avis de non-conformités sont spécifiques à la portion autoroute : **77%** ont été réglés.

Près de **1550** avis de non-conformités ont été signalés en usine : **83%** ont été réglés.



En conclusion

- Un chantier complexe de grande envergure
- Malgré les pressions, nous avons franchi des jalons importants
- Notre équipe est constituée de gens passionnés qui sont déterminés à trouver des solutions et livrer le pont en 2018
- La meilleure façon d'y arriver est de travailler ensemble


NOUVEAUCHAMPLAIN.CA • 24/7 : 514 876-1020
Nouveau pont Champlain
@nouv_champlain
NOUVEAU PONT
CHAMPLAIN



Communications Strategy

New Champlain Bridge Corridor Project, 2018

PURPOSE:

To ensure strategic, proactive and coordinated communications activities to support the new Champlain Bridge Corridor Project in 2018, the final construction year for the new bridge.

CONTEXT:

The existing Champlain Bridge is one of busiest bridges in Canada. It is an important link between the Island of Montreal and the South Shore for local residents and commuters and also a key link in the North American trade corridor, seeing more than $20 billion in Canada-US trade per year. The existing bridge is at the end of its life and is monitored carefully, with ongoing and extensive rehabilitation taking place, to ensure its continued safety until the new bridge can be put in service. It is owned and operated by the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (JCCBI), a federal Crown Corporation under the Infrastructure and Communities portfolio.

The New Champlain Bridge Corridor project includes not only a new bridge to replace the existing Champlain Bridge, but also a new Île-des-Sœurs Bridge and the reconstruction and widening of the federal portion of Autoroute 15. The objective is for the new Champlain Bridge to be open in December 2018. The rest of the project will be complete in late 2019. The project is being managed through a private-public partnership. The Government of Canada signed a project agreement with Signature on the St. Lawrence Group (SSL) in June 2015 for the design, construction, financing, operation, maintenance and rehabilitation of the corridor.

INFC-led communications on the project since selecting the private partner have included:

2015:

- Groundbreaking ceremony and technical briefing on the project agreement (June)
- Release of the Value for Money report on the project (July)
- Infrastructure and Communities Minister's Mandate Letter posted to INFC website – confirming that the new Champlain Bridge would be toll-free (November)

2016:

- Online posting of the project agreement (RFP) documents (January)
- Naming event for the Epic Transporter with Parl Sec Rodriguez (March)
- Unveiling of Bridge scale model at *Montreal du Futur* by Parl Sec Rodriguez (April)
- Site visit and media avail for local elected officials (April 29)
- Ministerial event and technical briefing to mark 1st anniversary of construction (July)
- Naming event for the Floating Installer with Parl Sec Miller (August)

2017:

- Site visit for local elected officials (April)
- Project exhibit at INFC Montreal offices (model/photos/video) (May-September) and exhibit opening event (May) with Parl Sec Miller and local students
- Media technical briefing and site visit (October)

2018:

- Media technical briefing and site visit (February)

ROLES:

Infrastructure Canada and SSL have shared responsibility for communications on the project as set out in Schedule 18 of the Project Agreement.

- SSL is responsible for all communications of a technical, operational or traffic management nature.
- INFC is the lead on all communications of a non-technical or non-operational manner, including all issues of a policy or political nature.
- INFC and SSL work in close, daily collaboration to coordinate communications activities. As per the project agreement all communications strategies and products (with the exception of routine operational information) are reviewed and approved by INFC.

JCCBI is responsible for all technical and operational communications related to the existing Champlain Bridge.

- As the federal department with oversight of JCCBI, INFC is responsible for communications related to JCCBI governance (ie: appointment) and works closely with JCCBI to coordinate communications with SSL on issues linked to the new Champlain Bridge.

THEME:

This is the most important construction year for the project with the bridge scheduled for completion in December. As such, communications will be focused on highlighting the visual transformation taking place as the bridge moves towards completion and reinforcing the significance of this investment for the Montreal region and the entire country given its importance to national trade and transportation.

COMMUNICATIONS OBJECTIVES:

- Ensure visibility of the project and demonstrate transparency and openness to the public
- Highlight advancements on the construction of the new Champlain Bridge and emphasize the priority given to the quality of work and the safety of workers and the public
- Demonstrate strong federal leadership and responsible use of public funds for this project
- Maintain positive coverage of the project in the media and anticipate and address emerging issues proactively wherever possible

STRATEGIC CONSIDERATIONS:

- Continuing collaboration with SSL, JCCBI, provincial and municipal counterparts is crucial to maintaining a positive and consistent narrative that provides reassurance to the public that the project is being managed in a professional, prudent and transparent manner.
- Communications activities in 2016 and 2017 focused on highlighting construction activity and progress. As we near the completion of construction on the bridge, it will be important to reinforce awareness of how the new infrastructure will benefit the region over the long-term and help address federal objectives such as reducing greenhouse gas emissions and creating good middle class jobs.
- Current public interest in the REM project is an opportunity to highlight how the bridge design (dedicated transit corridor and multi-path) is encouraging public transit use and active transportation, thereby helping to reduce GHG emissions and contributing to economic development across the region.

OPPORTUNITIES:

- **Project updates for media:** Frequent technical briefings with site visits will be planned in 2018 to provide media with regular updates and access to the worksite and to proactively address any project concerns in order to stay in front of potentially negative stories in the media and demonstrate openness and transparency to the public.

  Briefings will highlight the major milestones in the final year of construction and provide media with a better understanding of the complexity of this project and the level of coordination and collaboration making it possible.

  Winter 2018 update:
    - SSL to provide update on work completed since last briefing in October, including success of initial measures announced to optimize work to address delays as a result of transportation and labour challenges in 2016-2017. Will also update on quality and worker safety issues raised in the media in December 2017, including mention of meetings with all workers to present workplan for 2018 and address concerns.
    - INFC to confirm support for new optimization measures and announce it has instructed JCCBI to proceed with work required to maintain existing Champlain in service until

summer 2019, if necessary.
- JCCBI to provide update on work to maintain bridge.
- Site visit to highlight innovations allowing for work to continue in winter

Spring 2018 update:
- SSL to provide update on significant construction milestones since last briefing and outline major upcoming milestones in spring/summer construction season. Will also update, as necessary on quality and worker safety issues.
- INFC to provide an update on the agreement reached with SSL regarding cost-sharing of optimization measures to address delays resulting from transportation and labour issues, indicate that the agreement also settles all other existing unresolved contract issues, and provide information about the costs and impact on the overall project budget.
- SSL and INFC to confirm that the completion date for the new bridge is December 21, 2018.
- JCCBI will not participate in the briefing, however media relations from JCCBI will be invited to attend to address any issues that may be raised. JCCBI will hold its own regularly scheduled spring media briefing to outline upcoming work on all its structures.
- Site visit to focus on cable-stayed portion of the bridge.

Early fall update:
- SSL to present the key construction achievements of the summer construction period and indicate work remaining until December opening.
- JCCBI will not participate unless unforeseen events require them to provide an update on the status of the existing bridge and/or operationalization of plans to maintain the structure beyond what is currently planned.

- **Ministerial site visits/milestone events:** Site visits by Minister Sohi in Spring and Fall 2018, possibly in the company of other key federal, provincial, municipal representatives, are an opportunity to maintain federal visibility for the project and reinforce important partnerships. Possible guests to accompany Minister Sohi and/or Parliamentary Secretary Marc Miller include: Montreal Mayor Valerie Plante, Quebec Transport Minister André Fortin, CDPQ president Michael Sabia.

The opening of the new Île-des-Soeurs Bridge in the summer of 2018 will be an important opportunity to show progress on the project and reinforce the positive relationships that have been built with local levels of government, businesses and residents over the course of the project. The early fall media technical briefing and site visit could potentially align with this event.

Once the bridge is open, INFC may also hold an event to unveil the plaque or other monument (TBC) to commemorate the young women who died on the former Île-des-Soeurs

Bridge – note: private ceremony recommended with possible outreach to local media, at the discretion of the family.

- **Ministerial speaking opportunities:** There are a number of key infrastructure/construction forums in 2018 that offer excellent opportunities for Minister Sohi, Parliamentary Secretary Marc Miller or other federal representatives to highlight federal leadership and reinforce key messaging about the benefits of this project and the successful partnerships with all levels of government that have made it possible. Potential opportunities are noted in the tactics table below.

- **SSL-led communications:** The private partner will continue to lead on operational communications and local stakeholder relations in 2018 with ongoing activities including:
  - Posting of new photos and videos on construction activities and milestones.
  - Updates via web, email and social media on any traffic interruptions, detours, etc. as the result of construction work.
  - Quarterly "comité de bon voisinage" meetings in Brossard and Verdun/Îles-des-Soeurs to provide project updates and a community forum for discussion on local issues related to the project (dates for 2018 meetings noted in attached table)
  - Community engagement activities such as participation in the "Cabane Panache et Bois Ronde Festival", annual neighbourhood BBQ, presentations to local schools, and exhibition of the bridge scale model at locations across the region.

  INFC communications will leverage these activities through its own social media channels to increase visibility of the project over the course of the year and identify possible opportunities for participation by the minister or parliamentary secretary, as appropriate.

- **INFC-led social media activities:** Increased social media activities focused on the new Champlain Bridge in the final year of construction may include:
  - Weekly look-back feature to highlight past milestones in the project.
  - Regular updating of the photo slider on the Champlain page of the INFC website with recent construction photos, and accompanying social media content (departmental and ministerial tweets and Facebook postings) to drive audiences to new photos.
  - Infographics/video content highlighting the major benefits of the new infrastructure for regional and national audience.

- **Opening of the new Bridge** INFC is developing a comprehensive communications plan. Initial discussions are already underway with SSL to plan for the opening of the new bridge including planning for a series of events and initiatives to mark the historic opening, such as:
  - A ceremonial event with federal, provincial, municipal dignitaries to officially open the bridge. We are looking at innovative options to mark this moment including the placement of a time capsule or cornerstone.

- An event for all workers on the project to celebrate their contributions to the project – SSL is looking into a possible memento that could be presented to workers as a token of appreciation for their contributions.
  - Media technical briefing to proceed official opening, possibly including a final site-visit or "sneak peek" for journalists. Targeted proactive media relations with key national journalists will also be explored.
  - Community focused event to allow local residents to see the new infrastructure and to thank/recognize those most directly impacted by the work.

- **Infrastructure Canada Internal Communications:** The final year of construction on the new Champlain Bridge presents numerous opportunities for increased internal communications about the project. This will serve both to highlight the exceptional and diverse work that is being undertaken by INFC staff working on the project and also to provide information and learning opportunities to all employees across the department. Opportunities include:
  - Regular features in Inframation to highlight key milestones and project achievements
  - Lunch and learn sessions on various aspects of the project (ie: Environmental Protection, Quality Control, Communications, etc..)
  - Employee events to celebrate the completion of the bridge

CHALLENGES:

- **Potential project delays and increased project costs:** INFC will continue to refine its messaging and recommended approach to communicating about a delayed opening of the new bridge, should this be necessary. Should the opening of the new Champlain be pushed back to spring/summer, it will be important to publicly communicate this decision as soon as possible. The media updates held in October 2017 and February 2018, where SSL and INFC detailed the challenges that have impacted the schedule and where contingency plans to ensure the continued safe operation of the existing Champlain Bridge in the event of any further unforeseen events that could delay opening of the new bridge have pre-positioned the department to announce a delay should this be necessary.

- In this scenario, holding a media technical briefing would be recommended, with the participation of INFC, SSL and JCCBI, to clearly explain the reasons behind the decision and to outline the details of the revised timeline and their impact on the existing Champlain Bridge. An official news release from INFC to announce the delay would also be developed along with accompanying key messaging to support media relations and ministerial questions in the House of Commons

- **Safety of the existing Champlain Bridge:** Providing assurances about the continuing safety of the existing Champlain Bridge until the new one is in service will continue to be a key consideration in 2018. We will work closely with JCCBI to ensure coordination around this

messaging. This will need to be balanced with strong messaging to demonstrate fiscal responsibility with regards to maintaining the existing bridge while paying for the new infrastructure and looking forward to deconstruction once the new crossing is in service. Funding for the deconstruction of the Champlain Bridge will be the subject of an off-cycle budget request over the coming months.

- **Report of the Office of the Auditor General:** The OAG's report on the project, which examined whether INFC has effectively managed the project to meet its objective of delivering a safe, durable and cost-effective bridge on time and on budget, will be published this spring (as early as May 1).

- Based on review of early drafts, the report is expected to be critical of the time it took to move forward with the replacement of the Champlain Bridge as well as the accuracy of information upon which the decision to proceed with a P3 model for the project was made. It is also expected to include criticism of the technical evaluation process and of decisions to amend the contract during construction, which it attributes to increasing the risk of delays and cost overruns for the project.

- As the report contains some information about negotiations with the private partner to address the transportation and labour challenges encountered, which have not previously been made public, INFC will proactively provide these details to media and update them on the cost and timeline implications ahead of the release of this report in order to better position the management decisions that were made and also to demonstrate continued transparency on this project.

- INFC messaging to respond to the report will continue to reiterate that the government's priority through all stages of this project has been to ensure the quality and safety of the new crossing and the responsible management of taxpayer funds.

- As the report will be made public a few months prior to the completion of the procurement process for the Gordie Howe International Bridge, it's possible that media will draw comparisons between the projects. Messaging will be coordinated accordingly.

MEDIA ENVIRONMENT:

The project continues to be of high media interest in the Montreal-region but does not regularly garner national attention. The majority of media calls in the past year have been directed to SSL.

In 2017 the major themes of media coverage in mainstream (Print/TV/radio) Montreal media were related to:

- Potential delays in the opening of the bridge,
- Questions about the quality of the work (particularly with respect to prefabricated components from Spain),

- Workers concerns about health and safety resulting from additional pressures on the project timelines.

Additionally, local media in Verdun/Île-des-Soeurs, Brossard continue to report regularly on issues including traffic disruptions as well as more human interest stories (such as local students building a model of the new bridge).

Overall, the coverage has been fairly balanced, however there seems to be a growing trend of workers on the project reporting issues directly to Journal de Montreal and TVA in particular, resulting in some stories being published with little to no opportunity for SSL or INFC to provide context or comment, which further demonstrate the importance of coordinated proactive media updates.

Key Milestones/Activities	Feb	March	April	May	June	July	Aug	Sept.	Oct.	Nov	Dec
Spring Media Update and Site Visit			13								
Spring OAG Report				29							
Minister's Site visit with local elected officials				25							
Opening of Île des Soeurs Bridge						TBC					
Late Summer/Early Fall Media update and Site Visit							TBC				
Opening of new Champlain Bridge											21

** NOTE: All dates are approximate and are subject to change.

DETAILED ACTIVIES AND TACTICS:

Date	Topic/Objective	Proposed Comms Activity	Considerations	Participants	Communications products	Lead
February 22	SNC Lavalin presents its financial results for 2017. Results made public in morning, teleconference with analysts in the afternoon.	Media monitoring (traditional and social) for mentions of new Champlain Bridge project. SSL providing SNC Lavalin with INFC approved messaging on project status.	-SNC-Lavalin is the major financial and construction partner in SSL, the consortium building and operating the project. -The Banque Nationale was recently reporting in Les Affaires as speculating that problems with the project had an impact on SNC-Lavalin's poor performance in 2017.- This event takes place the day before our media briefing –SSL to ensure latest messages to SNC-Lavalin are aligned with briefing	SNC Lavalin Shareholders Financial analysts Media (cannot ask questions on call but can listen)	Key messages for the project	SSL
February 23	Project update and site visit for media	Presentations on status of project by SSL, followed by INFC statement confirming support for additional measures and work to prepare existing bridge to remain open until summer 2019, if necessary. Update by JCCBI on rehabilitation work on existing Champlain	-Event timed to follow SSL briefings of employees on 2018 work objectives -Media likely to raise quality and worker safety issues that were in media in December 2017 – - INFC will not be able to speak specifically to costs associated with optimization measures	INFC SSL JCCBI	INFC : News release Media advisory Q&A/Media lines Tweet, SSL : presentation, Q&A, media lines, tweets Facebook post, t web text PJCCI : news release, presentation, Q&A, media lines, tweets, Facebook post	INFC SSL
February 27	Federal Budget	Media monitoring and reactive media relations as required	New funding for the deconstruction of the Champlain Bridge will be included in the budget and could result in media questions about this process, including timing for the start of deconstruction given announcement on Feb 23 of measures to maintain bridge to allow for it to remain in service until summer	INFC JCCBI	Communications approach and messaging on deconstruction has been prepared	INFC

Date	Topic/Objective	Proposed Comms Activity	Considerations	Participants	Communications products	Lead
			2019 if required			
February 28	Comité de bon voisinage (Good Neighbours Committee) Verdun-Île-des-Sœurs	Media monitoring of traditional and social media.	SSL to announce significant road closures during the weekend of March 16. A communications campaign is being prepared to advise the public. All concerned stakeholders (Ville de Montréal, JCCBI, MTMDET, Mobilité Montréal) are aware and understand the necessity of this closure. Two lanes towards the South Shore of the Victoria Bridge will be used at during this weekend to mitigate the situation.	SSL INFC	SSL : invitation envoyée aux citoyens et publiée sur le site web, tweet, statut Facebook INFC :Aucun	SSL
March 27-29	11th Global Infrastructure Leadership Forum Montreal https://www.cg-la.com/forums/gilf	March 27 – Minister Sohi delivering keynote address (9 am) March 27 – SSL (Hugh Boyd) participating in panel discussion on new Champlain Bridge	-Opportunity to link the new Champlain Bridge project to the Government's overarching infrastructure objectives and reiterate the commitment to safety and quality for this project. -REM project likely to be a topic of interest for participants-	INFC SSL Elected officials Infrastructure industry leaders	INFC: speaking notes and QAs for Minister SSL: presentation	INFC
April 13	Project Update and Site visit for media	-Presentations to media by SSL and INFC on construction progress, next steps, current challenges. -Update on the agreement reached in relation to optimization measures/costs. -Confirm date in December for delivery of bridge	-At previous media updates, INFC committed to providing details of cost sharing of optimization measures, once negotiations were complete. -SNC Lavalin will be providing a financial update on May 3 -OAG report expected in May will be critical of ability to maintain project on time and on-budget. Getting ahead of report on project status will allow INFC to better control this narrative.	SSL INFC	INFC : Communiqué de presse Q&A Lignes médias Tweet, statut Facebook SSL : Q&A, lignes médias, tweets, statut Facebook, texte web	SSL INFC

Date	Topic/Objective	Proposed Comms Activity	Considerations	Participants	Communications products	Lead
[redacted]						
April 19	JCCBI media technical briefing on its 2018 work schedule for its structures.	-Monitoring of traditional and social media -Reactive media relations, as required	-Media likely to ask questions about costs associated with maintaining Champlain	JCCBI	JCCBI : presentation, news release, social media content	JCCBI
May 25 TBC	Site visit by Minister Sohi and local elected officials(TBC)	Media availability and social media to reiterate federal government's commitment to the project and highlight positive economic impact of project for Montreal	-Minister Sohi's last site visit was in June 2016 -elected officials last visit was in spring 2017	INFC, SSL	INFC: Media advisory, News release, digital projects (tweets, FB posts)	INFC
May 29	Tabling of Spring Report of the Auditor General of Canada – chapter on the New Champlain Bridge project	Media monitoring Statement by Minister Sohi in House of Commons foyer(TBD)	INFC is coordinating with TBS and PCO on whole of government response to the OAG report Given focus on procurement decision making and management – possibility that media will ask whether same issues apply to procurement for Gordie Howe International Bridge INFC comms to coordinate with WDBA and SSL on approach for responding to media	INFC	INFC :Communications approach, ministerial statement, , Q&A, media lines	INFC
Late June	Project update and site visit for media	-Presentation to media by SSL on progress of construction, quality and worker health and safety	-Update maintains commitment to provide media with more frequent project updates and access to site for	SSL, INFC	INFC : Q&A Lignes médias Tweet, statut Facebook	SSL

Date	Topic/Objective	Proposed Comms Activity	Considerations	Participants	Communications products	Lead
		-Presentation by INFC not anticipated, but departmental spokesperson available to respond to questions.	viewing during the final year of bridge construction. -Update will focus on key milestones for the summer construction period		SSL : Q&A, lignes médias, tweets, statut Facebook, texte web	
Autumn 2018	Inauguration of the new l'Île-des-Sœurs Bridge	Media event to mark the opening of the new bridge with local municipal leaders	-The bridge is another important component of the bridge and serves as a reminder of the large scope of the project, beyond the new Champlain Bridge. -Opportunity to highlight local cooperation and thank local residents most impacted by the project	INFC, SSL	INFC :media advisory Speech, news release Q&A and media lines Tweet and Facebook content SSL : Q&A, media lines tweets, Facebook, web text	INFC SSL
Late Summer/Fall	Project Update and Site visit for media	Technical presentation by SSL on project advances over the summer.	TBD	INFC, SSL	INFC : News release Q&A Media lines Tweet, Facebook update SSL : Q&A, media lines, tweets, Facebook update, web text	INFC SSL
November 5	P3 2018 Toronto	Possible keynote address with mention of the new Champlain Bridge Corridor Project	TBD	INFC	Speaking Notes	INFC
December	Inauguration of the new Champlain Bridge	TBC: Various events and activities to celebrate the opening of the new bridge, such as: -opening ceremony with dignitaries -Event (s) for workers and local residents	INFC to work closely with SSL to develop an integrated strategy for the opening.	SSL INFC	TBC	INFC

Date	Topic/Objective	Proposed Comms Activity	Considerations	Participants	Communications products	Lead
		-Technical briefing for media				
January 2019	Episode airing of de Découverte sur la construction du nouveau pont Champlain	Social media Proactive media relations – : radio or TV interviews by Minister Sohi prior to first screening	Radio-Canada has followed the project since the very start.	INFC SSL	Key messages Social media content	INFC

COMMUNICATIONS APPROACH

Update to the Media on the New Champlain Bridge Corridor Project – Spring 2018

The following communications approach describes the proposed strategy for the second media update in 2018, which will provide details about the work being done on the site. It will provide an opportunity to make public certain information about to the settlement agreement reached on March 2 between Infrastructure Canada and SSL including the associated costs, and to confirm the exact delivery date of the new Champlain Bridge; December 21, 2018.

Background

Media upate

The first project update of 2018 was provided on February 23 by the department, SSL, and Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated (JCCBI). The update highlighted the progress of work on the site, the construction objectives for 2018 and the work done on the existing Champlain Bridge.

The update generated extensive media coverage in the Montreal region, and across Quebec. The media reported that the delivery target was still December 2018, that the department and SSL were confident the new bridge would be delivered at that time, and that the government had asked JCCBI to put measures in place so the existing bridge could remain open to traffic until summer 2019, should the need arise.

The media also reported on the negotiations between the department and SSL on cost-sharing associated with the additional measures, and the potential impact on the cost of the project. Some media outlets, including the *Journal de Montréal* and *Le Devoir*, reported that the new bridge was expected to open on time but would cost more.

Lawsuit and settlement agreement

In March 2017, SSL filed a lawsuit in Superior Court against the Government of Canada alleging, among other things, that the unavailability of the current Champlain Bridge for transporting heavy parts forced them to revise their transport strategy, resulting in days of delay and substantial added costs for the consortium.

News of the lawsuit was covered by most Montreal media. While SSL INFC and the Minister were not quoted, the media extracted certain passages from the document filed in court and inferred that the delays could affect the bridge's December 2018 delivery and result in cost overruns.

As the dispute was resolved through a settlement agreement reached between the two partners on March 2, 2018, a declaration of settlement out of court will be filed in Superior Court no later than June 29.

Considerations

- The settlement agreement with SSL in the amount of $235 million covers the additional measures SSL has put in place to address the delays caused by the unavailability of the Champlain Bridge and the 2017 construction strikes, as well as all other claims related to transport issues. This agreement also terminates the lawsuit that SSL filed in Superior Court.

- The department and SSL agreed to publicly disclose some of the information related to the settlement agreement. The agreement stipulates that the information cannot be revealed until after April 1, 2018.

- SSL would like the public announcement regarding the agreement to take place before SNC Lavalin's meeting with its shareholders on May 3. The company may be called upon to answer questions about the new Champlain Bridge project, particularly how costs for the additional measures will be shared and the bridge's delivery date.
- JCCBI is planning to hold a technical briefing on April 19 to announce the work that will be done in 2018 on its structures, including the current Champlain Bridge.
- The Auditor General's report, which includes a chapter on Infrastructure Canada's management of the new Champlain Bridge project, is expected to be released in May. The report concludes that, based on his analysis, the new bridge will be delivered late and there will be cost overruns.
- Furthermore, the report contains elements about the issues relating to the transport of non-standard parts that so far have not been made public.
- SSL has until June 29 to file a declaration of settlement out of court in Superior Court, and this information will become public. SSL has been asked to coordinate this with the department so communications can be aligned.

Recommendation

We recommend that the government proactively proceed with a spring update on the project in late April, during which the department would disclose certain information related to the settlement agreement, including the associated costs, as where SSL would confirm of the exact delivery date of the new Champlain Bridge.

This update would give the government the opportunity to set the stage before the Auditor General's report is tabled and demonstrate how it has used the mechanisms set out in the contract to settle the disputes with its private partner.

This update would also allow the department to provide important context for the cost overruns and confirm SSL's new scheduled date for opening the new bridge. By doing this, the government would show that it is being transparent and that it made a carefully considered decision to reach an agreement with SSL that took into consideration the best interest of taxpayers and users of the Champlain Bridge.

This approach will also minimize the possibility of the department having to respond to reactively to out of context media reports should details of the settlement agreement be leaked to the media without.

Strategy and scenario

The update's format would be the same as previous ones, with a presentation from SSL and the government, followed by a site visit. SSL would provide an update on construction progress and the government would present some of the information related to the settlement agreement reached with SSL.

A political federal representative would be available for on camera interviews.

The site visit would focus on the bridge's cable stay jetty, where the most critical operations in the construction of the new Champlain Bridge are taking place. The media did not visit this jetty on February 23 because of delicate operations that were underway at the time to raise the first segment of the cable-stayed bridge.

JCCBI's would not be required to participate in this update as the work on the current Champlain Bridge was covered during the February briefing and will be part of JCCBI's media update for all its structures planned in April. The department would, however, coordinate with JCCBI on the holding of these two updates.

Objectives

- Describe how the work on the site has progressed since the update on February 23, 2018.
- Reiterate that worker safety is a priority for the government.
- Explain the content of the settlement agreement between the Government of Canada and SSL.
- Provide context and explain the reasons for the cost increases.
- Explain the dispute resolution standing committee mechanism and the negotiation process that led to the settlement agreement.
- Confirm that the exact delivery date of the new Champlain Bridge, is December 21, 2018.
- Emphasize that the government is managing public funds soundly and responsibly.

Key messages

Settlement agreement with SSL

- The construction site of the new Champlain Bridge is one of the largest in North America and, as with any project of this magnitude, certain issues may arise during the design and construction period.

- The project has come under pressure in recent months, particularly as a result of the unavailability of the current Champlain Bridge to transport heavy parts and the delays caused by the 2017 construction strikes.

- In a public-private partnership, a large share of the financial risk is transferred to the private partner. However, the contractual agreement with SSL stipulates that the private partner must be compensated for events beyond its control that have an impact on the timeline.

- The Government of Canada used the dispute resolution mechanism set out in the contract to settle the various issues between the two partners.

- Following the outcome of this process and a rigorous analysis of the various options, the Government of Canada reached a settlement agreement with SSL.

- The settlement agreement totalling $235 million covers the additional measures SSL has put in place, resolves all disputes related to transportation and confirms December 21, 2018, as the official delivery date of the new Champlain Bridge. It also terminates the lawsuit that SSL filed in Superior Court.

- The Government of Canada believes this agreement reflects our commitment to delivering a quality bridge as soon as possible without compromising the safety of workers and users of the current Champlain Bridge, while responsibly managing public funds.

Health and safety

- Worker safety is a priority for the Government of Canada.

- We continue to work with SSL to maintain a safe environment for workers.
- SSL regularly keeps us abreast of everything that goes on with respect to prevention, health and safety.
- As the prime contractor for the new Champlain Bridge site recognized by CNESST—Quebec's commission for workplace standards, equity, health and safety—it has the responsibility for implementing its prevention, health and safety program.

Quality

- The Government of Canada will not compromise when it comes to safety or the quality of the new Champlain Bridge.
- From the outset of the project, the Government of Canada implemented strict control mechanisms in its partnership agreement with Signature on the St. Lawrence and has been closely monitoring the construction process to ensure that all of the requirements of the agreement are met.
- Infrastructure Canada's engineers, with the support of the Crown laboratory and Crown engineer, are closely and continuously monitoring all of the new Champlain Bridge corridor, which includes all activities and parts being manufactured in the various factories in Quebec and Spain. When non-compliance is identified, it is immediately reported to SSL and a correction is requested.
- It is important to emphasize that SSL is responsible for maintaining a compliance and quality process over which the Government of Canada, the Crown engineer and the independent engineer have right of review.

**Note: INFC and SSL will develop additional key messages as well as questions and answers that are more specific.

Timeline

[redacted]

March–April: Preparation and drafting of communications products, and arrangement of the logistics of the project update

Late April: Second project update

May: Tabling of the Auditor General's report

June 28: Deadline for filing the declaration of settlement out of court in Superior Court